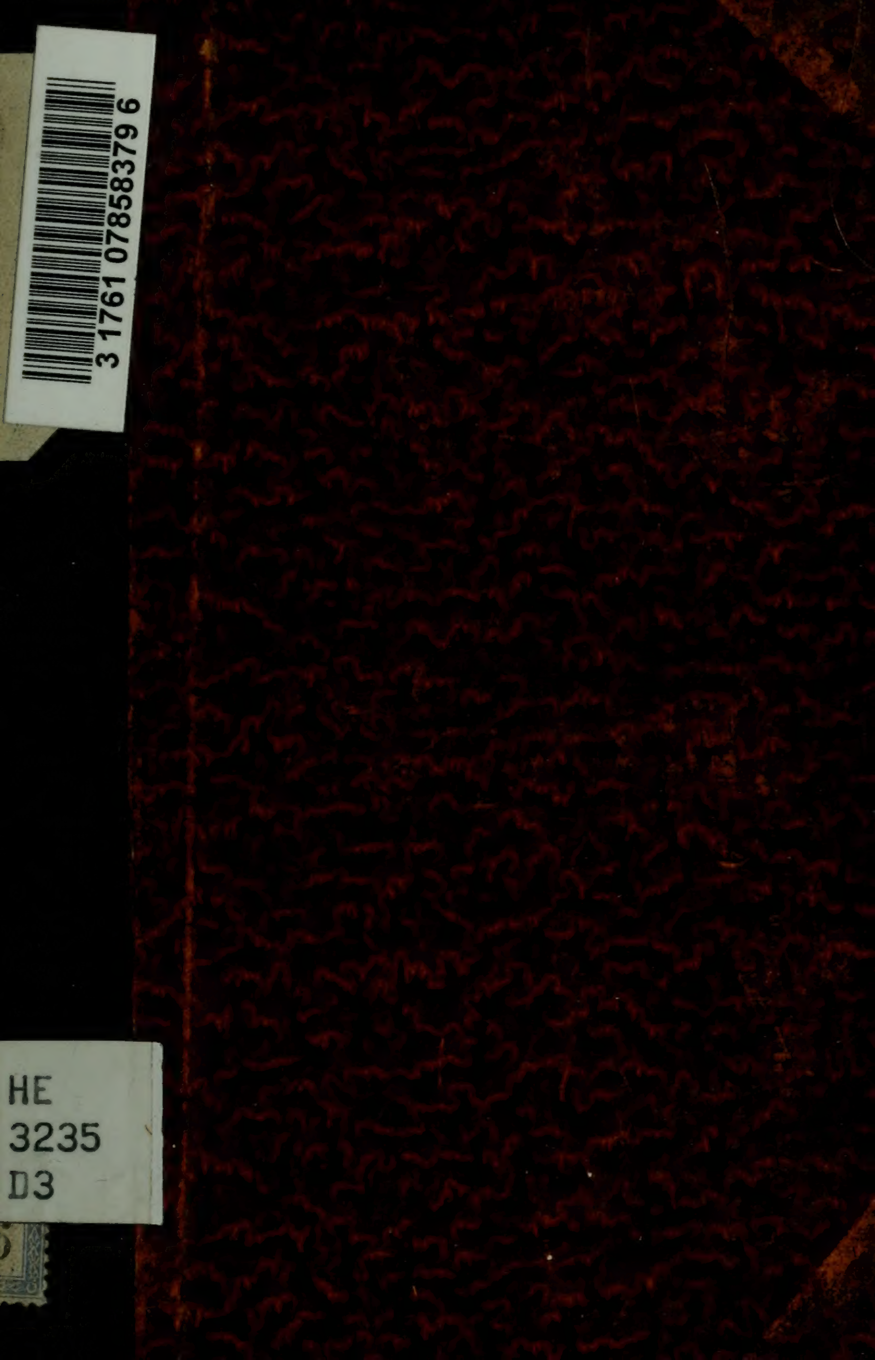

3 1761 07858379 6
HE
3235
D3

Bulgarische Bibliothek

herausgegeben

von

Prof. Dr. Gustav Weigand

Ehrenausschuß:

Prof. Dr. Kaßner-Berlin, Prof. Dr. Uebersberger-Wien,
Prof. Dr. v. Asbóth-Budapest, Prof. Dr. Jireček-Wien

Redaktionsausschuß in Sofia:

Prof. Dr. Ischirkoff, Prof. Molloff, Ministerialdirektor Herbst,
Andrej Protitsch



No. 3 der Bulgarischen Bibliothek

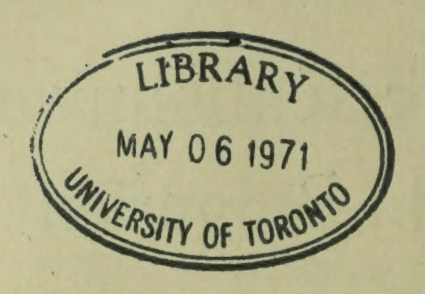
Das Eisenbahnwesen in Bulgarien

Mit 24 Bildertafeln und einer Eisenbahnkarte

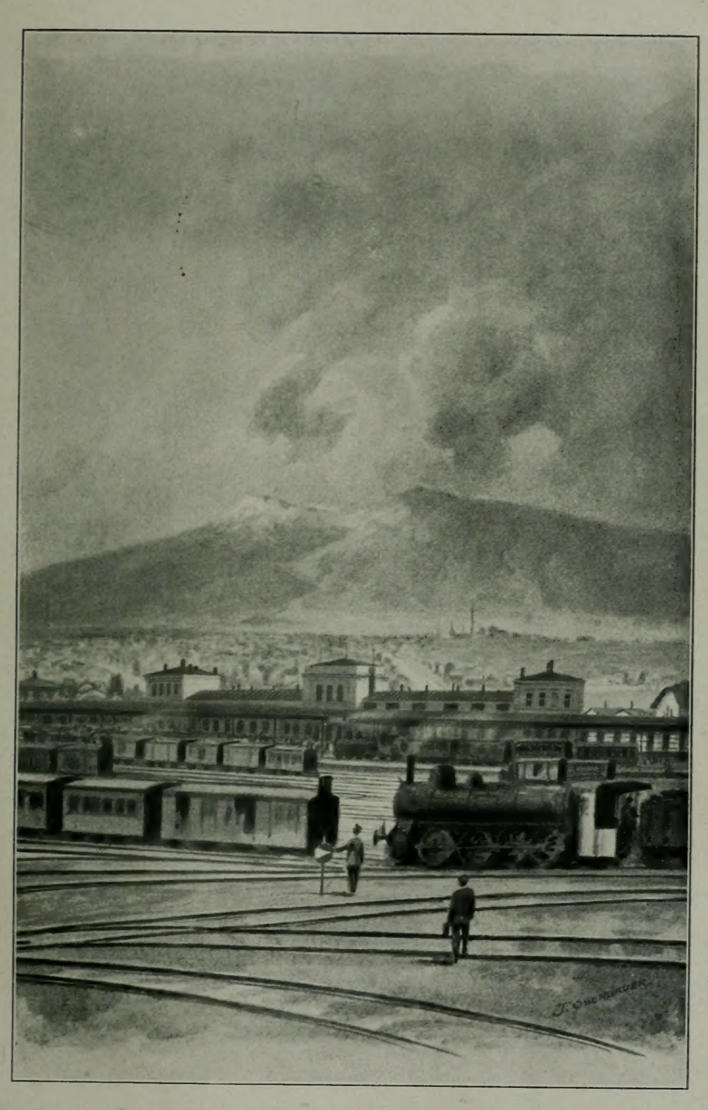
Von

Dr. Jordan Dantschoff
Ingenieur-Inspektor im Eisenbahnministerium

LEIPZIG
Verlag von Dr. Iwan Parlapanoff
1917



Roßberg'sche Buchdruckerei, Leipzig



I. Bahnhof Sofia, im Hintergrund der Witoscha.

Vorwort.

Der dritte Band der Bulgarischen Bibliothek soll zunächst den Fachmann über das bulgarische Eisenbahnwesen unterrichten, doch hat der Verfasser es verstanden, das Ganze in einer Weise darzustellen, daß auch das Interesse des Laien gefesselt wird, was vor allem bei dem ersten Teile der Fall ist, in dem die Geschichte der bulgarischen Bahnen mitgeteilt wird. Wie scharf tritt bei dem Verkauf der Linie Rustschuk—Warna, die von einer englischen Gesellschaft erbaut worden war, das rücksichtslose Eintreten der englischen Regierung für ihre Staatsangehörigen hervor! Und was mußte sich der bulgarische Staat von der durch die internationale Hochfinanz gestützten Orientbahngesellschaft gefallen lassen! Macht geht vor Recht, das zeigt auch die Geschichte der bulgarischen Bahnen; doch trotz aller Schwierigkeiten politischer und finanzieller Natur hat sich das Bahnnetz mächtig ausgebreitet und wird sich, wie das Kapitel über Zukunftspläne zeigt, weiter entwickeln zur Hebung von Landwirtschaft, Handel und Industrie. Zwei Linien schneiden bereits den Balkan, die eine folgt dem Iskerdurchbruch, die andere übersteigt den Balkan in einer vielgewundenen Linie über den Bäsowetzberg. Gerade diese Balkanquerbahn von Tirnowo über Boruschtitza nach Stara-Sagora ist durch die Bildertafeln XVI—XIX in ganz vortrefflicher Weise illustriert, wozu vorzügliche Photographien und für die Tafeln I, X, XVIII Tuschzeichnungen von Obermüller die Vorlagen boten. Viele schöne Landschaftsbilder werden eine willkommene Ergänzung zum ersten und zweiten Bande der Bibliothek bilden. Die Bilder wurden wieder von der Leipziger Firma Meisenbach, Riffarth

u. Co. in vortrefflicher Weise ausgeführt. Die beigegebene Eisenbahnkarte, die den Verfasser des Werkes zum Autor hat, zeigt, getreu dem für die Bulgarische Bibliothek angenommenen Grundsatz der phonetischen Umschrift mit deutscher Lautgeltung, die Ortsnamen derart, daß sie vom deutschen Leser annähernd richtig gesprochen werden können. ă bezeichnet das bulgarische Juß und Jer, wofür es im Deutschen keinen entsprechenden Laut gibt. Umschreibungen durch i, e, ü, o, wie das seither üblich war, richten nur Verwirrung an. Der besondere Laut muß auch ein besonderes Zeichen haben, und da bereits im Rumänischen dafür das Zeichen ă für denselben Laut benutzt wird, halte ich es für das beste, dieses Zeichen beizubehalten.

Durch den Tod von Prof. Leskien hat der Ehrenausschuß für die Bibliothek bedauerlicherweise ein Mitglied verloren, das das lebhafteste Interesse für das Unternehmen bekundete, ohne Gelegenheit gehabt zu haben, tätigen Anteil daran zu nehmen. Herr Prof. Dr. Jireček in Wien, der sich schon so große Verdienste um die Balkanforschung erworben hat, hatte die Liebenswürdigkeit, an seiner Statt in den Ehrenausschuß der Bulgarischen Bibliothek einzutreten.

Herr Oberbaurat Menzner vom Bahnbauamt II in Leipzig hatte die große Freundlichkeit, die technischen Ausdrücke im Werke einer Prüfung und Verbesserung zu unterziehen, wofür ihm herzlicher Dank ausgesprochen sei.

Bei der Übersetzung der drei vorliegenden Bände haben die Herren Tarapanoff in Berlin und Herr Moser in Leipzig-Brandis mitgewirkt, so gut sie es vermochten, was ich gerne anerkennend hervorheben möchte.

Leipzig, am 6. Januar 1917.

Prof. Dr. **Weigand.**

Inhalt.

Verzeichnis der Bildertafeln.



II. Viadukt (41 m hoch) an der Linie Zaribrod—Sofia—Wakarel.

I. Eisenbahnbaupolitik und Entwicklung des Staatsbahnnetzes.

A. Eisenbahnen aus der türkischen Nachlassenschaft.

Das befreite Fürstentum Bulgarien besaß nur eine einzige Eisenbahn — die private Linie Rustschuk—Warna — in einer Länge von 224 km. Diese Bahn, die mit Rücksicht auf die Bedürfnisse des Auslandes gebaut war, war fast ohne Bedeutung für die Verkehrsverhältnisse innerhalb des Gebietes des neuen Donaufürstentums. Diesem erwuchs die Aufgabe, von Grund auf mit der Schaffung von Verkehrsmitteln in einem Lande zu beginnen, in dem die früheren Herrscher weder Landstraßen, noch Häfen, noch sonst irgendwelche kulturfördernden Unternehmungen hinterlassen hatten.

Dem in jeder Beziehung, volkswirtschaftlich wie kulturell, rückständig gebliebenen jungen Fürstentum fiel daher eine fast unbezwingbare Aufgabe zu, nämlich die für die Zukunft unumgänglich notwendigen Grundlagen zur wirtschaftlichen Hebung und staatlichen Wohlfahrt zu schaffen, worunter das wesentlichste und nächstliegende ein rationelles Eisenbahnnetz war.

Aber gleichzeitig mit der Errichtung eines freien Bulgariens hatte der Berliner Vertrag diesem auch Verpflichtungen auferlegt in bezug auf die in seinem Gebiet verbliebenen Eisenbahnen, oder auf solche, die es vor allen anderen zu bauen verpflichtet war. Die Artikel 10 und 38 dieses Vertrags verpflichteten das Fürstentum insbesondere die von der Türkei übernommenen Verbindlichkeiten gegenüber Österreich-Ungarn oder der Betriebsgesellschaft der Orientbahnen zur Verbindung Konstantinopels mit West-

europa durch die Eisenbahn zu erfüllen, sowie auch an die Stelle der Türkei zu treten, für deren Verpflichtungen gegenüber der konzessionierten Gesellschaft der Linie Rustschuk—Warna.

Diese Verpflichtungen waren nicht leicht für das noch nicht gefestigte Fürstentum. Die beiden interessierten Großmächte, Österreich und England, legten ihre Wünsche betreffs der obenerwähnten Verpflichtungen Bulgariens dem ersten bulgarischen Ministerium schon gleich bei dessen Bildung dar. Besonders schwierig für dieses erwies sich das Erbe, das ihm von der Türkei in der Bahn Rustschuk—Warna hinterlassen worden war. Tatsächlich hatte diese Bahn, die schon im Jahre 1867 von einer englischen Gesellschaft für die Verbindung der Donau mit dem Hafen Warna am Schwarzen Meer ausschließlich für die Interessen des englischen Handels in der Türkei gebaut worden war, die erwarteten Ergebnisse nicht gebracht. Der Handelsverkehr der Donau, den man nach der neuen Bahnlinie hatte ableiten wollen, verfolgte weiter seinen alten Weg durch die Sulinamündung, die inzwischen von der Europäischen Donau-Kommission bereits reguliert worden war. Bei alledem wurde diese Bahnlinie auch noch unter den schlechtesten Verhältnissen bezüglich der Führung der Trasse und des zulässigen größten Gefälles gebaut. Aus Sparsamkeit wurde sie mitten durch das Land geführt, ohne daß man der Nutzbarmachung der Ortschaften, denen sie sich näherte, Rechnung getragen hätte. So kommt es, daß diese Bahn von den Siedlungen, ja sogar von den einzigen dort liegenden größeren Städten Rasgrad und Schumla, 8 bzw. 18 km entfernt bleibt. Der türkischen Regierung in vollkommen unfertigem Zustande übergeben, hatte die Linie überdies noch fast alljährlich von Überschwemmungen zu leiden, weshalb ihr Betrieb sehr häufig unterbrochen wurde. Infolge dieser Umstände suchte die Gesellschaft „The Danube and Black Sea Railway and Küstendje Harbour Company Limited", deren Konzessionsdauer auf



III. Linie Sofia—Roman im Iskerdurchbruch.

99 Jahre lautete, sich von dieser Linie freizumachen, indem sie sie in die Hände der türkischen Regierung gab. Tatsächlich trat sie die Bahn zwei Jahre nach der Eröffnung des Betriebs im Jahre 1869 an die türkische Regierung für 2 Millionen Pfund Sterling, den Kilometer für annähernd 200000 Frank, ab, was ein ungewöhnlich hoher Preis war. Im Jahre 1873 gab die Gesellschaft den eigenen Betrieb der Linie ganz auf, die für die übrige Zeit der Konzession von der Gesellschaft der Orientbahnen übernommen wurde, und geriet in einen Streit mit der türkischen Regierung wegen Herauszahlung der von ihr für den Bau der Linie gemachten Ausgaben, die auf 2 Millionen Pfund bemessen waren.

Gestützt auf den obenerwähnten Artikel 10 des Berliner Vertrags forderte die Gesellschaft, unterstützt von der englischen Regierung, die in der Konzession festgelegte jährliche Garantiesumme von 140000 Pfund unmittelbar nach der Konstituierung des ersten Ministeriums des Fürstentums. Anfänglich war die Regierung mit der Zahlung einer Garantiesumme von 1 Million Lewa jährlich, d. h. 2% ihres Wertes von 50 Millionen Lewa, für die die Bahn an die türkische Regierung abgetreten worden war, einverstanden. Später aber, in den Jahren 1881—1883, führte sie Unterhandlungen mit der Gesellschaft wegen Verkaufs der Bahn nach ihrem wirklichen Werte laut den buchgemäß von der Gesellschaft getragenen Kosten nebst den rückständigen Zinsen des Anlagekapitals. Nach den Berechnungen einer Kommission von Regierungsingenieuren, unter ihnen auch Nikola Paschitsch, der spätere Premierminister von Serbien, hatte die Linie mitsamt dem rollenden Material nicht mehr als 18575000 Lewa gekostet; nach den Berechnungen der Gesellschaft selbst betrug die Summe nicht mehr als 20 Millionen, da das Anlagekapital diese Summe nie erreicht hat.[1]) Die Gesellschaft aber war nicht

[1]) 45000 Aktien zu 20 Pfund Sterling, deren Kurs aber niemals an $^1/_4$ des nominellen Wertes herangekommen ist.

damit einverstanden, von ihrer Forderung abzugehen, die von der türkischen Regierung anerkannt worden war.

Im Jahre 1884 sah sich die bulgarische Regierung genötigt, von England gedrängt, in Unterhandlungen wegen Ankaufs der Linie zu den von der englischen Gesellschaft gestellten Bedingungen zu treten. Die politischen Ereignisse des Jahres 1885 — die Vereinigung des südlichen mit dem nördlichen Bulgarien und dann der Krieg mit Serbien — begünstigten den Abschluß des Kaufes für die Gesellschaft außerordentlich.

Infolge der gespannten Beziehungen, in denen damals Bulgarien zu Rußland stand, konnte es nicht umhin, den Wünschen der englischen Regierung bezüglich des Kaufs dieser Linie Rechnung zu tragen, und im folgenden Jahre, 1886, nahm die Sobranje bereits einen Gesetzentwurf betreffs des Ankaufs derselben zum Preise von 44500000 Frank, also dem Doppelten des wahren Wertes, an, wovon 6 Millionen bar, der Rest in 6prozentigen Staatsobligationen nebst 1 % Amortisation zahlbar waren. Da die Zinsen vom 1. Januar 1885 liefen, wurden für diese Linie im Jahre 1888, in dem die erste 6prozentige hypothekarische Staatsanleihe in London abgeschlossen wurde, auf die Summe von 46777500 Frank, also 53317500 Lewa — die rückständigen Zinsen eingerechnet — gezahlt.

Diese Kaufsumme dürfte noch erhöht werden müssen, insofern zur Vollendung der Bahnlinie und Verstärkung ihres Oberbaues, der aus eisernen Schienen bestand, die Regierung noch etwa $7^1/_2$ Millionen Lewa aufwenden mußte, weil die Schienen in ihrer Mehrzahl durch Rosten untauglich geworden waren. Wie oben ausgeführt, wurde also für diese bedeutende Summe eine Eisenbahn erworben, die jegliche Bedeutung als internationale Verkehrslinie zwischen Europa und Konstantinopel — insbesondere nach der Regulierung der Donaumündung — eingebüßt hatte. Zudem konnte sie aber auch nicht auf den örtlichen Handelsverkehr rechnen, da sie einesteils zu sehr abseits im Landesgebiete verlief,

andernteils auch den bewohnten Ortschaften, an denen sie vorüberkommen könnte, fern bleibt. Aus diesen Gründen ist die Bahnlinie eine der unrentabelsten des ganzen Eisenbahnnetzes. In den ersten zehn Jahren seit der Inbetriebnahme durch den Staat, von 1889 bis 1898, erreichten die Einnahmen für den Kilometer die Höhe von 6043 Lewa, die Ausgaben von 6182 Lewa, so daß in diesem Zeitabschnitt der Staat eine jährliche Einbuße von 14420 Lewa für den Kilometer oder 3230080 Lewa auf die ganze Linie jährlich gehabt hat.

Dies war die erste Eisenbahntransaktion des jungen Fürstentums. Das große Opfer, das auf dem Altar seiner Befreiung gebracht werden mußte, läßt sich am richtigsten bewerten, wenn man die für den Ankauf der Bahn aufgewendete Summe mit dem mittleren jährlichen Staatshaushalt des Fürstentums während der ersten sieben Jahre seines Bestehens, von 1879 bis 1886, vergleicht, in dem der Ankauf stattfand, und der nicht den Betrag von 32156346 Lewa überstieg.

Der Artikel 10 des Berliner Vertrags verpflichtete die Regierung des Fürstentums zur Erfüllung auch derjenigen Verpflichtungen, die die Türkei gegenüber Österreich-Ungarn bezüglich der Verbindung der Eisenbahnnetze beider Staaten quer durch Serbien, das in gleicher Weise durch Artikel 38 des Berliner Vertrags verpflichtet worden war, übernommen hatte. Nach diesem letzteren Artikel sollte die Frage dieser Verbindung sogleich nach der Wiederherstellung des Friedens und durch bindende Abkommen zwischen den beteiligten Staaten — Österreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei — geordnet werden. Im Juli 1880 lud die österreichisch-ungarische Regierung die bulgarische offiziell ein, Abgesandte zu einer Konferenz à quatre zu entsenden, die nach Wien zur Regelung der Verbindungsfrage einberufen wurde. Schon vorher hatte Österreich-Ungarn mit Serbien einen Sondervertrag geschlossen, durch den letzteres verpflichtet worden war,

im Zeitraum von drei Jahren die Bahnlinien Belgrad—Nisch, Nisch—Pirot bis zur bulgarischen Grenze und Nisch—Wranja bis zur türkischen Grenze zu bauen. In diesem Abkommen wurde im allgemeinen auch die Frage der Bahnverbindung nicht nur mit Bulgarien, sondern auch mit der Türkei in Makedonien geordnet.

Die bulgarische Regierung erachtete sich in ihren Rechten beeinträchtigt, indem sie als bekannte Feststellung annahm, daß sie hinsichtlich der Verbindungsfrage nach Artikel 10 des Berliner Vertrags nicht verpflichtet sei, eine andere Bahnlinie zu bauen außer derjenigen, für die sich die türkische Regierung der Orientbahngesellschaft verbindlich gemacht habe, also der Linie Belowo—Sofia—Küstendil bis an die Grenze Egri Palanka zum Anschluß nach Skopje (Üsküb). Damit war die politische und nationale Bedeutung der Bahnverbindung mit Makedonien bei Skopje richtig erfaßt, weshalb die Regierung auf diese Verbindung nicht verzichten wollte, besonders da die Verbindung der serbischen Bahnen mit den makedonischen bei Wranja eine ernste Gefährdung der nationalen Interessen in Makedonien bedeutete. Die österreichische Regierung erklärte indessen, daß sie von den ihr durch den Berliner Vertrag bezüglich der Verbindung mit den Orienteisenbahnen durch die Linie Belowo—Sofia—Pirot gewährleisteten Rechten nicht zurücktreten werde. Bezüglich dieser Linie war nun die türkische Regierung im Jahre 1875 verpflichtet worden, spätestens bis 31. Dezember 1879 die Verbindung zwischen den rumelischen und österreichisch-ungarischen Linien zu bauen und fertigzustellen.

Die bulgarische Regierung nahm, um ihren Verpflichtungen aus dem Berliner Vertrage nachzukommen, die Einladung zur Teilnahme an der Konferenz à quatre zur Erörterung der Einzelheiten über den Bau und den Betrieb der internationalen Linie an. Nach Abhaltung mehrerer Sitzungen in den Jahren 1881 und 1882, in denen es den bulgarischen Abgesandten gelang, den Wunsch der bulgari-

schen Regierung auf staatlichen Betrieb des auf bulgarischem Boden befindlichen Teils der internationalen Bahnlinie durchzusetzen, schloß die Konferenz ihre Besprechungen mit der bekannten „Konvention zwischen Österreich-Ungarn, Türkei, Serbien und Bulgarien für die in Artikel 10, 21 und 38 des Berliner Vertrags vorgesehene Eisenbahnverbindung".

Nach Artikel 5 dieser Konvention hatte die bulgarische Regierung spätestens bis zum 15. Oktober 1886 eine Eisenbahnlinie zu bauen und dem Betrieb zu übergeben, der sich mit der serbischen Linie Nisch—Pirot vereinigt, die Städte Zaribrod und Sofia berührt und an der rumelischen Grenze an die Linie Konstantinopel—Belowo anschließt. Artikel 10 der genannten Konvention bestimmt, daß für den internationalen Verkehr auf dieser Bahn die Tarife auf der Grundlage des Prinzips des am meisten begünstigten Landes, also nach dem billigsten Tarif, bestimmt werden sollten, während bezüglich des Ortsverkehrs jeder einzelne der Vertragsstaaten sich das Recht voller Freiheit in der Feststellung des Tarifs wahren solle.

Um die Frage ihrer Verpflichtungen betreffs der internationalen Bahnlinie vollständig und endgültig abgeschlossen zu sehen, erbat sich die bulgarische Regierung Erklärungen seitens der Orientbahngesellschaft, wonach diese keine Reklamationen erheben werde, weder in bezug auf den Bau der Linie Zaribrod—Sofia—Wakarel, noch auf den aller weiteren Linien, die die Gesellschaft laut ihres Vertrags von 1872 zu bauen das Recht besitze. Eine Erklärung in diesem Sinne wurde in der Tat vom Präsidenten der Gesellschaft, Baron Hirsch, am 31. Mai 1883 erteilt, nach der diese auf sämtliche Rechte verzichtete, die aus dem Vertrag von 1872 bezüglich des Baues von Eisenbahnen und Häfen im Gebiet des Fürstentums hervorgehen könnten.

Zu gleicher Zeit erledigte die bulgarische Regierung eine andere Eisenbahnfrage, die im innerpolitischen Leben des Staates eine wichtige Rolle spielte, nämlich die der Konzes-

sionierung der Bahn von der Donau bei Rustschuk oder Swischtoff nach Sofia. Die Konzessionierung dieser Bahnlinie wurde von dem Petersburger Bankhaus Ginsburg u. Cie., vertreten durch den russischen General Struwe, schon bei der Konstituierung des ersten bulgarischen Ministeriums, als noch keinerlei Staatshaushaltsplan aufgestellt war, nachgesucht. Die Bedingungen Ginsburgs, sowie des Generals Struwe waren nach Art der Konzession des Baron Hirsch: Finanzierung und Bau der Linie durch eine garantierte Anleihe, aufgenommen von den Konzessionären. Die letzteren suchten dabei nach, daß die Konzession zum Bau der Linie ihnen freihändig erteilt würde, ohne ein Ausschreiben zu erlassen, wie das für derartige Unternehmungen im Gesetze vorgeschrieben ist.

Im Jahre 1881, als Fürst Alexander zum Präsidenten des Ministerrats den russischen General Ehrenroth ernannt hatte und der Dienst für die öffentlichen Bauten dem Minister des Innern, Oberst Remlingen, übertragen wurde, beauftragte die fürstliche Regierung den General Struwe, Vorstudien für die Linie Rustschuk—Sofia zu machen, jedoch mit der Bedingung, daß die Kosten der Vorstudien nicht mehr als 300000 Lewa betragen dürften, die vom Staate oder vom Konzessionär bezahlt werden sollten, im Falle daß Ginsburg den Bau der Linie bei der Submission, die zu diesem Zwecke stattfinden sollte, nicht erhalten würde. Im nämlichen Jahre noch führte General Struwe seine Vorstudien aus und teilte im Dezember mit, daß er bereit sei, seine Vorschläge betreffs der von ihm studierten und ihm von der Regierung bestimmten Linien zu unterbreiten. Dies waren die Linien Sofia—Zaribrod bis zur serbischen Grenze; Sofia—Wakarel bis an die rumelische Grenze und Sofia—Arabakonak — Orchanje — Lowetsch — Sewlíjewo — Tirnowo—Bela—Rustschuk. Die Regierung war sehr überrascht von der Eröffnung des Generals, da sie ihn gar nicht mit dem Studium aller dieser Linien beauftragt hatte, und ebensowenig damit einverstanden war, daß er sie ohne die



IV. Linie Sofia—Roman im Iskertal bei Ljutibrod.

gesetzlich vorgesehene Submission vergebe. Die öffentliche Meinung, der die übertriebenen Ansprüche der Gesellschaft der Linie Rustschuk—Warna nicht unbekannt geblieben waren, bäumte sich gegen das Entstehen neuer Gesellschaften im Lande auf, da diese sich der kräftigen Unterstützung des Auslandes bedienen konnten. Betreffs der für die Linie Rustschuk—Sofia gewünschten Konzession waren im Ministerrat selbst Meinungsverschiedenheiten entstanden zwischen den russischen Generalen, die in das Kabinett eingetreten waren und den übrigen bulgarischen Ministern, die gegen eine Vergebung der Konzession ohne die Vornahme der gesetzlich vorgeschriebenen Submission waren.

Diese Unstimmigkeiten verschärften sich noch mehr, als im Winter 1882 die Sobranje ein Gesetz für den Bau der Eisenbahnlinie Swischtoff—Sofia—Küstendil angenommen hatte. Dieses Gesetz stellt das unwiderleglichste Denkmal für die Stimmung dar, die damals im Volke wie in der Volksvertretung über die Eisenbahnen herrschte, sowie für die Furcht, die man vor den Konzessionen empfand. Nach dem erwähnten Gesetz sollte die Regierung eigene Vorstudien über die Linie anstellen, aber der Bau selbst sollte in Submission vergeben werden, die in Gegenwart der eigens zu diesem Zweck einberufenen Sobranje vor sich zu gehen hatte. In derselben Sitzung sollte der Minister der öffentlichen Bauten, des Handels und der Landwirtschaft einen ausführlichen Bericht über die angestellten Erhebungen und die Mittel zur Deckung der Kosten erstatten, indem man dabei auch die Verpflichtungen des Fürstentums bezüglich des Baues der internationalen Linie und des Kaufes der Linie Rustschuk—Warna im Auge behalten sollte. Zur Gewährleistung, daß alle diese Abmachungen genau erfüllt werden, schreibt Artikel 7 des Gesetzes vor, daß sämtliche Verpflichtungen, die die Regierung in der Eisenbahnfrage übernommen habe, ihre Gültigkeit verlören, wenn sie ohne die Bestätigung der Sobranje gemacht würden.

Während der ersten vier Jahre des Bestehens des Fürstentums bildete die Eisenbahnfrage eine chronische Krankheit der bulgarischen Politik; die Eisenbahngeschichte dieser Zeit ist durchflochten von den politischen Kämpfen, um sie herum und hinter den Kulissen des politischen Lebens standen so vielerlei Interessen miteinander im Widerstreit, daß jede Frage des Bahnwesens bei den Volksvertretern das Gefühl des Argwohns und der Beunruhigung auslöste. Diesen Empfindungen nun hatten sie Ausdruck gegeben in dem obenerwähnten Gesetz über den Bahnbau der Linie Swischtoff—Sofia—Küstendil, mit dem man zugleich dem Streit um die Konzession der Bahn, die die untere Donau mit der Hauptstadt Bulgariens verbinden sollte, und überhaupt aller noch etwa aufkommenden Eisenbahnkonzessionen ein Ende machte.

Wegen der Verpflichtung, die das Fürstentum bezüglich des Kaufs der Linie Rustschuk-Warna übernommen hatte, sowie wegen des Baues der internationalen Linie wurde die Anlage der Bahn Swischtoff—Sofia—Küstendil für später zurückgestellt.

Das Jahr 1883 sollte aber denkwürdig werden für die Geschichte des Eisenbahnwesens im Fürstentum, schon insofern, als in ihm der Grund für die heutige Organisation des Dienstes, für Studium und Bau von Bahnen gelegt wurde. Die in diesem Jahr eingesetzte technische Kommission für Leitung der Arbeiten zum Studium der Bahn Swischtoff—Sofia—Küstendil wurde später das vermittelnde Organ der Regierung für den Bau fast sämtlicher Linien des staatlichen Eisenbahnnetzes.

Unter der Leitung des das damals neugeschaffene Ministerium für öffentliche Bauten, Handel und Landwirtschaft verwaltenden Fürsten Chilkoff, nachmaligen Ministers für öffentliche Bauten in Rußland, arbeitete die technische Kommission einen Plan für die Organisation des Dienstes aus, stellte die Kronenbreite des Bahnkörpers fest, schuf allgemein technische Grundlagen und Normal-

konstruktionen für Kunstbauten, sowie überhaupt sämtliche Unterlagen, die bei den Submissionen notwendig sind, und die mit nur geringen Abänderungen bis heute in Gültigkeit sind.

In ihrer außerordentlichen Tagung von 1883 hieß die Sobranje die im selben Jahre abgeschlossene Konvention in der Konferenz à quatre gut und nahm im folgenden Jahre das Gesetz über den Bau der Eisenbahn Zaribrod—Sofia—Wakarel an. In Verbindung damit wurde in der gleichen Tagung das Eisenbahngesetz angenommen, womit die Sobranje endgültig die Frage über Bau und Betrieb der bulgarischen Eisenbahnen entschied. Dieses Gesetz bestimmt im Artikel 5, daß die Eisenbahnen Eigentum des Staates sein sollen, daß sie von der Regierung für Rechnung des Staates zu betreiben seien und nur auf Beschluß der Sobranje gebaut werden, die ein besonderes Gesetz für den Bau jeder neuen Bahnlinie auszuarbeiten und den nötigen Kredit zu gewähren habe. Des weiteren bestimmte das Eisenbahngesetz, daß keinerlei private Gesellschaften oder Personen ein Recht haben sollen, auf ihre Rechnung Bahnen im Fürstentum zu bauen oder auf ihre Rechnung zu betreiben, mit Ausnahme von kleinen Zweigbahnen für industrielle Zwecke, die also nicht für die Öffentlichkeit bestimmt sind; auch diese sollen nur auf Beschluß der Sobranje hin gebaut werden. Bezüglich des Modus für den Bau der Bahnen bestimmte das Gesetz, daß sie auf Grund eines Verding gegen Pauschalsummen oder nach Einheitspreisen zu erbauen sind, oder in besonderen Fällen auch unter Mitwirkung des Heeres — jedenfalls aber erst nach voraufgegangener Zustimmung der Sobranje. Das Gesetz für den Bau der Linie Zaribrod—Sofia—Wakarel setzte den Kostenbetrag auf 17 Millionen Lewa oder annähernd 150 000 Lewa für den Kilometer fest, welche Summe zum Teil aus dem staatlichen Reservefonds genommen wurde, zum anderen aus einer Anleihe, die man zum Bau der Linie aufnahm. Dasselbe Gesetz bestimmte, daß der

Bau der Linie auf Grund eines Verding gegen Pauschalsumme vergeben werden solle, welches Verding vom Ministerrat selbst auszugehen habe. Bezüglich der Leitung des Baues war die Ernennung einer technischen Kommission durch den Ministerrat vorgesehen, deren Vorsitz der Direktor der öffentlichen Bauten inne hatte. Zu dieser Kommission zählte das notwendige Personal, das ebenfalls vom Ministerrat behufs Bauausführung und Kontrolle der Bauarbeiten ernannt wurde.

Die oben aufgezählten Bestimmungen sind die wesentlichsten des Gesetzes über den Bau der ersten bulgarischen Eisenbahn. Unter diesen Bestimmungen verdient besonders die Vorschrift hervorgehoben zu werden, nach der der Bau der Linie gegen Pauschalsumme vergeben wurde, wonach später mit wenig Ausnahmen sämtliche Linien des staatlichen Eisenbahnnetzes ausgeführt worden sind. Dieses System ist vielleicht nicht das beste, aber für die Verhältnisse, in denen sich das Land noch in den letzten Jahren befand, war es noch das geeignetste. In der ersten Zeit vermochte die Regierung nicht, die Ausführung großer staatlicher Bauten an Unternehmungen nach Einheitspreisen, auf Grund festgestellter Pläne, zu vergeben, weil es infolge Mangels an geschultem technischen Personal nicht möglich war, einen umfangreichen Dienst zum Studium der Trassierung und zur Aufstellung endgültiger Entwürfe einzurichten. Man mußte sich infolgedessen mit der Aufstellung von generellen Entwürfen begnügen, während die Aufstellung der endgültigen Pläne dem Generalunternehmer überlassen wurde. Außerdem würde auch bei der großen Zahl von Bahnen, die in verhältnismäßig kurzer Zeit zu bauen waren, die Vergebung des Baues derselben an besondere kleine Unternehmer die Herstellung der Linien verzögert haben, während es nicht im Interesse des Staates lag, die Eröffnung und Inbetriebnahme besonders der Hauptverkehrsadern hinauszuschieben. Schließlich hatte die Regierung, wie dies ausdrücklich in dem Gesetz zum



V. Brücke über die Jantra bei Bela, Linie Rustschuk—Tirnowo.

Bau der Linie Zaribrod—Sofia—Wakarel betont wurde, daran festgehalten, daß die Herstellungskosten der Linie 17 Millionen nicht überstiegen, und diese Bestimmung konnte bis zu gewissem Grade gewahrt bleiben, nur wenn der Bau gegen Pauschalsumme vergeben wurde.

Mit dem Bau dieser Linie wurde im Jahre 1885 eine bulgarische Gesellschaft unter Leitung von Iwan Groseff beauftragt, die in der Submission das niedrigste Gebot von 16990000 Lewa, die Lieferung eines Teils des rollenden Materials mit inbegriffen, gestellt hatte. Nach dem Vertrage sollte die Linie Ende 1886 vollendet sein und für den Betrieb eröffnet werden, doch wurde sie wegen der Vereinigung mit Rumelien und des darauffolgenden Krieges mit Serbien und der inneren politischen Zerwürfnisse erst im Jahre 1888 im Juni fertig und der Regierung übergeben. Am 7. Juli wurde sie dem Betrieb für den Lokalverkehr und am 27. Juli auch für den Verkehr mit Serbien geöffnet.

Zur Deckung der Ausgaben für den Bau und Beschaffung des rollenden Materials schloß das Fürstentum im Jahre 1889 in Wien und Berlin die zweite hypothekarische 6prozentige Anleihe in Höhe von 30 Millionen Lewa ab.

Durch die Verbindung mit Serbien war indessen die internationale Verbindung nach Konstantinopel noch nicht eröffnet, da die Betriebsfrage für die Teile Wakarel—Belowo, 46 km, und Belowo—Sarambej, 10 km, die auf ostrumelischem Gebiet lagen, das damals schon mit dem Fürstentum vereinigt war, seitens der türkischen Regierung noch nicht geregelt worden war. Der letztgenannte Teil, der von der Betriebsgesellschaft der Orientbahnen schon 1874 gebaut worden war, war von der türkischen Regierung nicht genehmigt und bezahlt worden, weshalb die Bahn ausschließlich der privaten Nutzung der Gesellschaft diente.

Der Betrieb des erstgenannten Teiles war von der türkischen Regierung derjenigen Gesellschaft übergeben worden, die sie gebaut hatte, nämlich der „Société d'accordements", an deren Spitze Vitalis stand. Diese hatte auch

den Bau und Betrieb der Linie Wranja—Skopje übernommen, die zweite Linie, zu deren Bau die türkische Regierung auf der Konferenz à quatre sich verpflichtet hatte, zum Zwecke der Verbindung der serbischen Bahnen mit der Linie Mitrowitza—Salonik. Die bulgarische Regierung protestierte gegen das Auftreten einer zweiten Gesellschaft im Gebiete des Fürstentums zum Betrieb der kleinen Teilstrecke von 46 km zwischen Wakarel und Belowo. Das Bestehen einer zweiten Gesellschaft zwischen den Staatsbahnen und denen der Gesellschaft für Orientbahnen hätte tatsächlich die Verbindung beider Teile des Fürstentums sehr verwickelt gestaltet und der Regierung viel Kopfschmerzen bereitet.

Andererseits stand die Verzögerung in der Entscheidung dieser Frage, sowie die Verschiebung der Inbetriebnahme der Strecke Wakarel—Belowo bis nach erfolgter Entscheidung wieder in Berührung mit wichtigen politischen und wirtschaftlichen Interessen des Landes. Infolgedessen verfügte die Regierung, an deren Spitze damals Stambuloff stand, am 18. Juli 1888, ohne die Entscheidung der Streitfrage betreffs der Betriebsverwaltung dieser Strecke abzuwarten, deren Übernahme und Betriebseröffnung noch am selben Tage, und zwar mit dem Personal und dem rollenden Material des Staates. Am gleichen Tage beeilte sich aber auch die türkische Regierung, in Erkenntnis des begangenen Fehlers, sich mit der Gesellschaft der Orientbahnen zu verständigen und ihr die Nutzung der fraglichen Strecke der Bahnlinie zu überlassen. Die Maßregel war freilich verspätet getroffen, und die türkische Regierung war daher genötigt, der Abtretung der Betriebsführung der Strecke Wakarel—Belowo an die bulgarische Regierung zuzustimmen gegen eine Jahrespacht von 1500 Lewa für den Kilometer. Später, im April 1894, wurde von den beiderseitigen Regierungen ein Übereinkommen unterzeichnet, wonach Bulgarien sich für die Übernahme der Linie Belowo—Wakarel zur Zahlung einer

Jahrespacht von 2250 Lewa für den Kilometer bis zum Ablauf des Vertrags im Jahre 1914 verpflichtete.

Im selben Jahre, 1894, trat die Gesellschaft an die bulgarische Regierung die Betriebsübernahme der kleinen Strecke Belowo—Sarambej ab gegen eine Pacht von 6 Pfennigen (Stotinki) für den Achskilometer, mit einem Minimum von 3800 Lewa für den Kilometer und das Jahr.

B. Ausbau des inneren Staatsbahnnetzes.

Nach der Erfüllung ihrer Verpflichtungen aus dem Berliner Vertrag und nach der Schaffung normaler Verhältnisse im Lande hatte die bulgarische Regierung freie Hand gewonnen, um an die Ordnung der inneren Verkehrsmittel herantreten zu können. Diese befanden sich in einem ganz unleidlichen Zustande. Das Fürstentum, das sich von Ost nach West in einer Ausdehnung von über 600 km erstreckt, besaß in dieser Richtung keinen anderen Verkehrsweg als die von dem bekannten türkischen Reformator Midhat Pascha erbaute Landstraße Rustschuk—Plewna—Sofia—Küstendil. Wegen des Mangels an guten Wegen und der Menge der Wasserscheiden in der angegebenen Richtung war daher eine Reise aus dem westlichen ins östliche Bulgarien nur unter den schwierigsten Verhältnissen und mit großem Zeitverlust auszuführen. Um aus der Hauptstadt nach Tirnowo zu gelangen, zog man daher die Reise auf der Donau über Nikopol und Rustschuk vor, obgleich sie einen großen Umweg bedeutete. Wegen des Mangels an Eisenbahnverbindungen waren die beiden einzigen Meereshäfen Bulgariens, Warna und Burgas, nur sehr schwach am Handelsverkehr des Landes beteiligt. Die Landesprodukte wurden zur Ausfuhr auf den gangbarsten Wegen nach der Donau gebracht, die die wichtigste Verkehrsader des Fürstentums bildete, oder nach Dedeagatsch, wohin sie die Gesellschaft für den Betrieb der Orientbahnen lenkte.

Die Handels- und ökonomischen Interessen des Landes,

sowie auch alle Bestrebungen für eine gute Verwaltung und staatliche Ordnung richteten sich auf diejenigen Eisenbahnen, die als die notwendigsten gebaut werden mußten, nämlich die Bahnen, die die Meereshäfen Warna und Burgas mit dem Innern und mit der Hauptstadt des Landes verbinden sollten. In sehr richtiger Erfassung der Bedeutung dieser Verkehrslinien brachte die Regierung ein Jahr nach der Thronbesteigung des Fürsten Ferdinand in der Sobranje eine Gesetzesvorlage ein zur Erbauung der Linien Kaspitschan—Schumla—Tirnowo—Sewlíjewo—Lowetsch—Plewna—Sofia—Küstendil und Jambol—Burgas, sowie nach den Seehäfen Warna und Burgas. Die erste dieser Strecken verbindet die angekaufte Bahnstrecke Rustschuk—Warna mit der westlichsten Stadt des Fürstentums, indem sie alle wichtigeren Städte Nordbulgariens, wie auch die Hauptstadt Sofia berührt; die zweite verbindet den Hafen Burgas mit dem Eisenbahnnetz von Mittelbulgarien (früher Rumelien) und durch dieses wiederum die Hauptstadt mit der internationalen Linie.

Bezüglich des Baues der genannten Bahnen sah das Gesetz vor, daß sie Normalspurweite haben sollten und in Staatsregie oder auf Grund eines Verding gegen Pauschalsumme zu bauen waren. Es war hierbei vorgesehen, daß, wenn der Bau der Linien in eigener Regie erfolgte, die Erdarbeiten von Militär oder von der Bevölkerung derjenigen Bezirke, die die Bahn berührte, ausgeführt werden sollten; die Kunstbauten, Gebäude und Materialbeschaffung waren von den Unternehmern nach Einheitspreisen zu besorgen. Zu diesem Zwecke (nach Artikel 7 des Gesetzes) wurde die Wegesteuer für jeden Steuerzahler aus den Bezirken, durch die die Linie führte, um 10 Lewa erhöht. Bezüglich des Privatgrundbesitzes, der für die Bahn in Anspruch genommen wurde, schrieb das Gesetz vor, daß er enteignet und bezahlt werde, während Gemeinde- und Staatseigentum unentgeltlich abzutreten war. Zur Bestreitung der Kosten für die Ausführung der Bauten nach diesem Gesetz wurde



VI. Tirnowo an der Jantra.

die Aufnahme einer Anleihe von 92500000 Lewa beschlossen, eine Summe, die nach den vorläufig angestellten Berechnungen für hinreichend befunden wurde.

In eigener Regie unter Zuhilfenahme der Bevölkerung und des Militärs wurde die Linie Jambol—Burgas (110,8 km lang), die die östlichste Station der Orientbahn Jambol mit dem Schwarzen Meer verbindet, ferner die Linie Sofia—Pernik (34,3 km lang), die einen Teil der Linie Sofia—Küstendil bildet, gebaut. Die Arbeiten zum Bau der erstgenannten Linie, im Mai 1889 begonnen, wurden im gleichen Monat des folgenden Jahres vollendet, als sie eröffnet und in Betrieb genommen wurde. Obwohl der Bau dieser leichten Linie unter Mitwirkung der technischen Truppen, sowie der Bevölkerung ausgeführt worden war, kam er doch nicht gar so billig zu stehen; er kostete Ende des Jahres 1913 11931288 Lewa. Ebenfalls teurer als vorausgesehen kam auch der Bau der Linie Sofia—Pernik, die die Hauptstadt mit den Steinkohlengruben bei Pernik verbindet. Diese Linie, für die bei den im Jahre 1891 erfolgten Submissionen eine Pauschalsumme von 4693500 Lewa angegeben worden war, kostete in eigener Ausführung des Staates in den beiden folgenden Jahren 5800646 Lewa oder 168758 Lewa für den Kilometer, ein verhältnismäßig hoher Betrag für eine Linie mit sehr vereinfachten Anlagen und Baulichkeiten. Diese kurze Linie, die das einzige in Betrieb stehende Steinkohlenbergwerk mit dem Eisenbahnnetz verbindet, wurde eröffnet und in Betrieb genommen im Dezember 1893.

Im Jahre 1892 schloß die bulgarische Regierung die dritte hypothekarische Staatsanleihe für Eisenbahnbau im Nominalbetrag von 142780000 Lewa zu 6% ab. So konnte sie an die Vergebung des Baues der Linie Küstendil—Sofia—Plewna—Schumla, der sogenannten Zentralbahn, und der beiden Seehäfen Warna und Burgas herantreten. Die Vorarbeiten für eine Bahnlinie in der Richtung Sofia—Lowetsch—Sewlíjewo—Tirnowo waren seitens der Regierung

schon im Jahre 1883 vorgenommen worden, als der Bau der Strecke Swischtoff—Sofia—Küstendil geplant wurde. Die Regierung hatte sich damals nach dem Studium sämtlicher möglichen Bahnführungen zum Übergang des Balkans auf die Trasse durch das enge Tal des Isker festgelegt, der das Balkanmassiv nördlich von Sofia durchbricht. Eingehende Studien über diese Bahnrichtung wurden teilweise noch in dem nämlichen Jahre fertiggestellt. Im Jahre 1892 wurden sie weitergeführt und vollendet unter der Leitung des preußischen Bauinspektors Schurmann, der eigens von der bulgarischen Regierung um die Übernahme der Leitung der Vorstudien, des Baues und der Inbetriebnahme der Staatsbahnen, nämlich der damaligen drei Linien 1. Rustschuk—Warna, 2. Zaribrod—Sofia—Wakarel, 3. Jambol—Burgas, ersucht worden war. Im Jahre 1893 waren die Submissionspläne und Unterlagen fertiggestellt für die Strecke im Iskerdurchbruch von Sofia bis Roman (109 km), die den schwierigsten und auch den kostspieligsten Teil der Zentralbahn bildet, indem dort eine Menge von Kunstbauten, Befestigungsarbeiten, 22 Tunnel, in einer Gesamtlänge von 4000 m u. a. m. auszuführen waren. Der Bau der Bahn wurde dem bulgarischen Unternehmer Hadschijenoff gegen eine Pauschalsumme von 21175000 Lewa im Verding übertragen, ohne die Lieferung der Betriebsmittel. Dieser Teil kostete tatsächlich den Staat am Ende des Jahres 1913 die Summe von 28128020 Lewa oder 257112 Lewa für den Kilometer, da sich nachträglich die Notwendigkeit herausstellte, daß noch mehrere Ergänzungsarbeiten für die Befestigung und die Sicherung der Bahn auszuführen waren. Zu Beginn des Jahres 1897 war die Bahn vollendet, und am 20. Februar wurde sie in Gegenwart des Königs Alexander von Serbien für den Betrieb eröffnet.

Im Jahre 1894 wurde der Bau auf dem anderen Endteil der Zentralbahn, nämlich die Strecke Kaspitschan—Schumla, in einer Länge von 23,9 km in Staatsregie be-

gonnen. Diese vergleichsweise leicht zu bauende Linie kostete Ende 1913 2603099 Lewa oder 108688 Lewa auf den Kilometer, was ein verhältnismäßig hoher Preis ist. Sie wurde für den Betrieb am 20. Juni 1895 eröffnet.

Ebenfalls im Jahre 1894 wurde der Bau des Wellenbrechers und der Kaimauern im Hafen von Burgas, im nächsten Jahre das gleiche im Hafen von Warna vergeben. Von diesen beiden Handelshäfen kosteten der erstere 7513919 Lewa, der letztere 11034414 Lewa.

Im Jahre 1894 nahm die Sobranje ein Gesetz über die Projektierung und den Bau des bulgarischen Eisenbahnnetzes an. Die Notwendigkeit eines derartigen einheitlichen Gesetzes, das die Staatsbahnen in einen bestimmten organischen Verband zusammenfassen sollte, um den wirtschaftlichen Wohlstand des Landes möglichst zu fördern, ist schon im Jahre 1880 vom damaligen Ministerpräsidenten Karaweloff hervorgehoben worden. In einer der Sitzungen der Sobranje von diesem Jahre gab er ein Bild des Eisenbahnnetzes, das zu bauen sei, und dieses unterschied sich in seinen Grundzügen nicht wesentlich von demjenigen, das später zur Ausführung gelangte. Dieses Gesetz, mit dem die Grundlage für den Bau der Eisenbahnen geschaffen war, enthält folgende wichtigeren Bestimmungen:

Das Eisenbahnnetz soll sich zusammensetzen aus Hauptbahnen mit Normalspurweite und Nebenbahnen mit einer Spurweite von 750 bis 800 mm. Zu den ersteren sind zu rechnen die Linien: Zentralbahn Küstendil—Sofia—Roman—Plewna—Polikraischte—Schumla im nördlichen Bulgarien, ferner Nowa-Sagora—Stara-Sagora—Tschirpan—Philippopel oder Sarambej in Mittelbulgarien (damals Südbulgarien), dann die Balkanquerbahn, die diese beiden Hauptlinien bei Nowa-Sagora und Polikraischte miteinander verbinden und bis an die Donau bei Rustschuk führen soll. Als Nebenlinien sind die Zweigbahnen bestimmt, die zur Verbindung wichtigerer Bevölkerungsmittelpunkte dienen, wie Widin, Wratza, Lowetsch, Sewlije-

wo, Gabrowo, Osman-Pasar mit der Zentralbahn und den Städten Karlowo und Sliwen mit den Staatsbahnlinien Philippopel—Nowa-Sagora und Jambol—Burgas. Als Nebenbahn war noch vorgesehen die östliche Balkanquerbahn durch den Tschalkawak-Paß, wo die Wasserscheide viel tiefer liegt — nur etwa 405 m hoch — und die die beiden Hauptbahnen nördlich und südlich vom Balkan bei Schumla und Karnobat verbindet.

Bezüglich der Nebenbahnen ist die Bemerkung gemacht, daß sie auch normalspurig gebaut werden können, mit einer Spurweite von 1435 mm, wenn bei den Vorstudien festgestellt werden sollte, daß die Mehrkosten nicht über 30 % betragen. Sämtliche angeführten Linien verpflichtete sich die Regierung nach Artikel 7 nacheinander zu bauen auf Grund eines Verdings gegen Pauschalsumme, wobei sich die Sobranje die Bestätigung der Submissionen vorbehielt. Das für den Bau der eingleisigen Bahnen erforderliche Gelände sollte gegen staatliche Vergütung enteignet werden, falls es Privatpersonen gehört; Gemeindeland dagegen war unentgeltlich zu überlassen.

Später, in den Jahren 1897 und 1898, wurde dieses Gesetz noch vervollständigt durch zwei andere zur Erweiterung des bulgarischen Staatsbahnnetzes: durch die Hauptbahnen Swischtoff—Gradischte an der Zentralbahn und Nowa-Sagora—Sliwen bis zu ihrer Vereinigung mit der Balkanquerbahn; durch die Nebenlinien, die die Städte Silistria, Tutrakan und Dobritsch mit der Linie Rustschuk—Warna verbinden; durch die Linien Nikopol und Orechowo mit der Zentralbahn; durch die Strecke Berkowitza mit der Linie Widin—Lom—Mesdra; und schließlich durch die Linie Samokoff mit der Linie Sofia—Wakarel.

Der leitende Gedanke des Gesetzes für die Projektierung und den Bau des Netzes ist: Die Schaffung zweier staatlicher Hauptverkehrsadern, die die Hauptstadt mit den Meereshäfen Warna und Burgas verbinden, sowie einer dritten, quer durch sie verlaufenden Linie, die, gleichfalls

Hauptbahn, die Donau bei Rustschuk auf dem kürzesten Wege mit dem Maritzabecken verbinden soll, die gleichzeitig eine zweite internationale Verbindungslinie zwischen dem östlichen Europa und Konstantinopel bilden sollte. Im Zusammenhang mit diesen leitenden Grundgedanken wurde die Zentralbahn, die nach dem Gesetz von 1888 die wichtigeren Verkehrszentren an den Rändern des Balkans, wie Lowetsch, Sewlijewo, Tirnowo, berühren sollte, nach der Donau zu, also nach Norden verschoben, einesteils, um sie kürzer zu machen und Baukosten zu sparen, andernteils, um einen möglichst großen Teil der Landesprodukte aufzunehmen und nach Warna zu führen, da sie sonst ihren Weg nach der Donau genommen haben würden. Die Regierung erachtete es für rationeller, die genannten kleinen Städte mit der Zentralbahn durch Zweigbahnen zu verbinden, als die Hauptlinie zu verteuern und zu verlängern, wenn sie sie in der durch das Gesetz von 1888 angewiesenen Richtung durchführte. Dabei wählte die Regierung, beeinflußt durch die damaligen günstigen Betriebsergebnisse der bosnischen Schmalspurbahnen, die man in allen Balkanländern als vorbildlich betrachtete, aus Sparsamkeitsrücksichten beim Bau eine Spurweite von 750 bis 800 mm für sämtliche Nebenlinien.

In Erfüllung des im Gesetz über die Eisenbahnen vorgezeichneten Programms gab die Regierung im Jahre 1895 an bulgarische Gesellschaften folgende Teile der Zentralbahnlinie in Bau: Roman—Plewna—Schumla und Pernik—Radomir. Die erstere, 325,3 km lang, die bis 1914 29687147 Lewa, auf den Kilometer 91,254 Lewa kostete, wurde im November 1899 fertiggestellt; die letztere, nur 15,5 km lang, die bis Ende 1913 1001548 Lewa kostete, wurde 1897 in Betrieb genommen. Im Jahre 1896 wurde gegen eine Pauschalsumme von 11 Millionen Lewa die Linie Sarambej—Philippopel—Nowa-Sagora, 195 km lang, vergeben, die die vom Staate in Betrieb genommenen Linien Sofia—Sarambej und Jambol—Burgas verbinden sollte, und im folgenden

Jahre auch der Bau des nördlichen Teils der Balkanquerbahn Rustschuk — Tirnowo. Diese letztere Linie, die, 130 km lang, bis 1914 13791250 Lewa gekostet hat, wurde im Jahre 1900 dem Betrieb übergeben. Im Jahre 1897 wurden gebaut, teilweise in Regie und mit Hilfe der anwohnenden Bevölkerung, die Zweigbahnen Sliwen — Simnitza, 25 km lang, die 1188773 Lewa kostete, und Dewne — Gebedsche, 8,5 km lang. Letztere kleine Strecke, die auf Grund eines Sondergesetzes gebaut wurde, verbindet das Mühlenindustriezentrum Dewne mit der Hauptbahn Rustschuk — Warna. Sie wurde im September 1898 dem Betrieb übergeben. Der ganz einfache Bau kostete den Staat bis Ende 1913 287111 Lewa. In demselben Jahre (1898) gab die Regierung die Linie Radomir — Küstendil — türkische Grenze in Bau, die den letzten Teil der Linie Sofia — türkische Grenze bildet, und 1899 kaufte sie die von dem Unternehmer der Bahnlinie Roman — Plewna — Schumla im Jahre 1897 gebaute Privatlinie Jasen — Somowit, 35,3 km lang. Diese Linie, die von Grund auf ausgebessert wurde, kostete bis Ende 1913 777437 Lewa.

Sämtliche obenerwähnten Haupt- und Nebenlinien wurden glücklicherweise mit Normalspurweite gebaut. Es würde ein großer Fehler gewesen sein, wenn die im Gesetz angeführten Nebenbahnen schmalspurig gebaut worden wären, weil Sparsamkeit, von der man sich bei ihrem Bau hätte leiten lassen, keinesfalls den großen Aufwand an Mühen gerechtfertigt haben würde, mit denen der Betrieb der Kleinbahnen verbunden gewesen sein würde bei eigenem rollenden Material und den Umladungen auf jeder einzelnen Zweigstation. Dabei gehen fast alle genannten Nebenbahnen durch leichtes Gelände, und ihr Bau würde nicht wesentlich mehr gekostet haben, wenn sie mit Normalspurweiten hergestellt worden wären. Aus diesen Gründen wurde die im Gesetz vorgeschriebene Trennung der Bahnen in normalspurige und schmalspurige nicht aufrechterhalten, sondern sämtliche Linien des staatlichen Eisenbahnnetzes

wurden normalspurig gebaut, und ebenso wird es mit den projektierten Linien der Fall sein, so daß, solange das Bahnnetz nicht vollständig ist, der Bau schmalspuriger Linien verfrüht sein würde.

Ein zweiter Leitgedanke des Eisenbahngesetzes von 1894, der, wie wir weiter unten sehen werden, der Regierung und dem Staate viel Kopfschmerzen verursacht hat, war der folgende: Durch den Bau der Staatsbahnlinie Sarambej—Philippopel—Tschirpan—Nowa-Sagora sollte der Orientbahn eine Konkurrenzlinie geschaffen werden, durch die die heimische Ausfuhr ausschließlich nach dem bulgarischen Hafen Burgas gelenkt würde.

Die Orientbahn im Bereich des Fürstentums war damals durch die Linie Belowo—Philippopel—Harmanlij—Grenze und durch die Zweigbahn Tirnowo-Sejmen—Nowa-Sagora—Jambol, in einer Gesamtlänge von 309,6 km, vertreten. Diese Linien, zwischen 1870 und 1874 von einer konzessionierten Gesellschaft für Rechnung der türkischen Regierung erbaut, waren auf Grund eines besonderen Vertrages mit dieser Regierung im Betriebe gesondert. Sie führen beide durch die fruchtbare rumelische Ebene. Die Hauptbahn Philippopel—türkische Grenze, 204 km lang, folgt dem Tale der Maritza auf dem rechten Ufer und versorgt die Städte Pasardschik und Philippopel und verbindet Europa mit Konstantinopel, während die 105 km lange Zweigbahn Tirnowo-Sejmen—Jambol einem der Nebenflüsse der Maritza folgt und sich nordöstlich bis Jambol erstreckt. Diese beiden Linien drängten sich wie ein fremdes Glied zwischen das staatliche Eisenbahnnetz ein und beeinträchtigten den ordnungsgemäßen Betrieb. Alle Güter, die von den westlichen Grenzen des Fürstentums nach Burgas gesandt wurden, mußten das fremde Bahnnetz der Orientgesellschaft passieren. Diese, deren Verwaltungssitz in Wien war, während sich die technische Leitung in Konstantinopel befand, unterhandelte mit der bulgarischen Regierung wie ein Staat mit dem andern; sie hatte ihre eigenen Statuten,

ihre Sondertarife, ein von der Staatsbahnverwaltung vollständig unabhängiges Personal, ihre eigene Sprache und sogar ihr eigenes Geld, und trug den Interessen des Landes, durch das ihre Linien führten, nicht im geringsten Rechnung. Bei der Organisation des Dienstes und der Aufstellung ihrer Tarife war sie keineswegs bestrebt, nach Möglichkeit ihrem Wirkungsgebiet Erleichterungen zu verschaffen, wie dies doch das Bestreben jeder Verwaltung sein muß, sondern sorgte ausschließlich dafür, ihre Einkünfte zu erhöhen. Man kann gewiß nicht verlangen, daß eine Privatgesellschaft sich nicht vor allem um die Dividenden ihrer Aktionäre kümmert, indessen eine Unternehmung, die dem Güterverkehr des Landes dient, darf sich dem Staatsinteresse bei Verfolgung ihrer eigenen Interessen nicht entgegenstellen. Die bulgarische Regierung, die für die Schaffung eines Eisenbahnnetzes, in dem Bestreben, vor allem der Förderung des wirtschaftlichen Wohlstandes des Landes und der Stärkung der staatlichen Einrichtung zu dienen, große Opfer gebracht hatte, konnte nicht zulassen, daß die Gesellschaft der Erreichung dieser Ziele im Wege stand.

Die Gesellschaft hingegen hielt sich nicht nur nicht für verpflichtet in ausgesprochener Übereinstimmung mit den Bestrebungen des Staates bezüglich des Bahnverkehrswesens zu stehen, sondern schaute vielmehr nach jedem Anlaß aus, die Staatsbahnlinien zu schädigen. Sie hatte sich das Ziel gesteckt, die Richtung der Landesausfuhr von dem bulgarischen Hafen Burgas zugunsten des fremden Hafens Dedeagatsch, bis zu dem ihre Bahnlinien führten, abzulenken. Zu diesem Zwecke nahm die Gesellschaft z. B. 33 Lewa für den Waggon von 30 t für die Verfrachtung von Nowa-Sagora nach Jambol, während sie bei der Richtung nach Dedeagatsch für den gleichen Transport und die ganze Entfernung von 290 km zwischen letzterem Hafen und Nowa-Sagora nur 123 Lewa, also für Kilometer und Tonne nur 4.60 Lewa, gegenüber 7,30 Lewa im ersteren



VII. Brücken über die Jantra bei Tirnowo.

Falle, nahm. Mit anderen Worten nahm sie also bei der Richtung nach dem bulgarischen Hafen Burgas Frachttaxen, die 70% höher waren, als bei der Richtung nach dem Ägäischen Meer. Diese Differenz erhöhte sich noch weiter bei den Ergänzungstaxen, die für Beladung, Entladung und Einlagerung genommen wurden und sich auf 43 Lewa für den beladenen Waggon in der Richtung nach Burgas und 32 Lewa für den nach Dedeagatsch beliefen. Außerdem begünstigte die Gesellschaft durch Differentialfrachten einige Waren auf Kosten anderer. Die Tarife der Orientbahnen waren also zweifellos im Vergleich zu denen der Staatsbahnen höher, und zwar um 20%. Endlich kümmerte sich die Gesellschaft auch nicht darum, rollendes Material im Verhältnis zu den Bedürfnissen des Handels zu stellen, um dadurch die Getreideausfuhr zur gelegensten Zeit zu erleichtern.

Infolge der aufgezählten Beschwerden hielt sich die dortige Bevölkerung für weniger begünstigt im Bahnverkehr, als diejenige der nördlichen Hälfte des Fürstentums, wo sich schon zu jener Zeit der günstige Einfluß des Staatsbahnnetzes auf die Entwicklung des wirtschaftlichen Lebens fühlbar gemacht hatte. Die Unzufriedenheit mit der Gesellschaft war daher in Mittelbulgarien sehr groß.

Die bulgarische Regierung, als Eigentümer und Nutznießer der Bahnen, betrachtete sich ebenso als geschädigt, weil sie, um wenigstens einen Teil des Handelsverkehrs nach den Staatsbahnlinien zu ziehen, genötigt war, ihre Tarife zu ermäßigen und Erleichterungen in Form von Rabatt zu gewähren. Derartige Rabatte wurden von 1897 bis 1908 allein auf der Strecke Jambol—Burgas im Gesamtbetrag von 1332382 Lewa ausgezahlt. In anderer Hinsicht verursachte auch die Zerrissenheit der staatlichen Linien und ihre Durchsetzung mit denen der Gesellschaft außer der Erschwerung im Betrieb auch noch überflüssige Verwaltungskosten, die sich im Mittel für die dreijährige Periode 1902 bis 1904 auf jährlich 407000 Lewa beliefen, die ausgezahlten

Rabatte mit eingerechnet. Die Verstaatlichung der Orientbahnen im Gegensatz zur Linie Rustschuk—Warna erwies sich daher volkswirtschaftlich wie politisch als von höchstem Interesse für das Fürstentum. Die Frage war schon 1892/93 angeregt worden, als man daran dachte, sie zwangsweise zu lösen, wenn man im guten nicht zu einer annehmbaren Verständigung mit der Gesellschaft gelangen sollte. Indessen der Kauf der Orientbahnen, soweit sie sich auf bulgarischem Gebiet befanden, bedeutete nicht allein eine Finanzoperation, sondern sie hatte auch eine hohe politische Bedeutung.

Tatsächlich war die Orientbahngesellschaft nur der Betriebspächter der Eisenbahnen und nicht der Eigentümer, weil die Bahnen der Türkei gehörten. Der Berliner Vertrag, der die Verhältnisse Ostrumeliens ordnete, hatte im Artikel 31 vorgesehen, daß die Rechte und Pflichten der Hohen Pforte bezüglich der Eisenbahnen voll in Kraft blieben. Außerdem hatte die Kommission, die für die Ausarbeitung eines Organisationsstatutes für die Verwaltung jenes Gebietes bestimmt war, vorgesehen, daß alle unbeweglichen Vermögensbestände, die früher der Türkei gehörten und in dem Lande lagen, auch diesem verbleiben sollten, ausgenommen die Eisenbahnen, die das Eigentum der Türkei bildeten. Im Jahre 1885 nun war Ostrumelien mit dem Fürstentum Bulgarien vereinigt worden, und die Vereinigung war vollendete Tatsache. In dem Dokument indessen, das dem Protokoll Nr. 8 vom 5. April 1886 der Konstantinopeler Konferenz, die zur Regelung der durch die Vereinigung Ostrumeliens mit Bulgarien geschaffenen Lage zusammengetreten war, beilag, war bestimmt, daß diese Provinz sich weiter als einen Teil des türkischen Kaiserreichs betrachten könne, nur mit dem Unterschied, daß ihre Verwaltung vom Fürsten von Bulgarien, anstatt vom Generalgouverneur ausgeübt werde. Auf Grund dieser Akten betrachtete sich die türkische Regierung als Eigentümerin der Eisenbahnen der Gesellschaft und würde aus

vielen Gründen nicht darauf eingegangen sein, die Verwaltung derselben an die bulgarische Regierung abzutreten, da die Eisenbahnen unter anderem ja auch ein Mittel des Staatsschutzes bilden.

Um sich nun von der Konkurrenz der Orientbahnen zu befreien, hatte die Regierung als bestes und zugleich radikalstes Mittel den Bau einer Konkurrenzbahn geplant, die die Endstationen jener Linien, Sarambej und Nowa-Sagora, durch eine Staatsbahn von etwa 195 km Länge verbinden und Philippopel, Tschirpan und Stara-Sagora berühren sollte. Diese Linie, die in einem gewissen Abstand parallel mit der Strecke Sarambej—Philippopel läuft, ist bekannt unter dem Namen der „Parallelbahn“. Der Bau dieser Konkurrenzbahn wurde im Jahre 1896 einem Unternehmer übertragen; die Ausführung der Arbeiten wurde beschleunigt. Mit dem Beginn des Baues traten aber bisher nicht vorausgesehene Schwierigkeiten hervor. Die bulgarische Regierung hatte nicht in Erwägung gezogen, daß an dem Betrieb der Orientbahnen auch einige Banken interessiert waren, die beim Abschluß der letzten Staatsanleihe vom Jahre 1892 in Höhe von 142780000 Lewa mittätig gewesen waren. Diese Banken weigerten sich nun, die noch rückständigen Serien der Anleihe auszugeben, und die Regierung befand sich plötzlich in einer außerordentlich schwierigen Finanzlage. So vermochte sie auch nicht die kleinste Anleihe im Ausland abzuschließen schon wegen der Verfolgungen, denen die staatlichen Fondswerte seitens der mächtigen Finanzgruppen ausgesetzt waren. Zur Deckung der Kosten für die begonnenen Bauarbeiten gab die Regierung nun Schatzbons aus, die indessen nicht immer diskontiert wurden. Um aus ihrer schwierigen Finanzlage herauszukommen, war die Regierung schließlich gezwungen, zu einer Verständigung mit der Gesellschaft der Orientbahnen zu gelangen und mit dieser im November 1898 ein Abkommen über den Abkauf der Betriebspachte der Orientbahnen, die sich auf bulgarischem

Gebiet befanden, zu treffen. Als Grundlage bei der Bestimmung der Entschädigung, einer Summe von 24194119 Lewa, wurde die mittlere Höhe des Reingewinns der abgetretenen Bahnen aus den letzten fünf Jahren genommen, kapitalisiert für die Zeit, für die die Gesellschaft das Recht der Betriebsführung besaß, also 59 Jahre. Mit diesem Abkommen wurde der Gesellschaft auch das Recht abgekauft, das diese auf ein Drittel der Pacht für die Linie Belowo—Wakarel hatte, die an die türkische Regierung laut Konvention vom 12. (24.) April 1894 gezahlt wurden, nämlich 34715 Lewa 48 Stotinki jährlich, die, kapitalisiert auf die ganze Pachtdauer, 656744 Lewa ergaben. In Übereinstimmung mit diesem Vertrag verpflichtete sich die Gesellschaft, an die türkische Regierung den dieser zufallenden Teil der Einkünfte im Betrag von 1500 Lewa auf den Kilometer laut Vertrag vom 10. (22.) Dezember 1885 auszuzahlen.

Das Abkommen über den Verkauf des Betriebsrechtes für die Orientbahnen sollte am 1. Februar 1899 in Kraft treten, von wo ab es auch die Bestätigung seitens der türkischen Regierung erhalten sollte, jedoch mit der Klausel, daß, wenn es bis zum genannten Datum nicht verwirklicht wäre, solle auch das Abkommen als null und nichtig betrachtet werden. Dieses Abkommen wurde der Sobranje zur Annahme vorgelegt und gelangte im November 1898 zur Abstimmung. Gleichzeitig mit demselben brachte die Regierung auch ein Abkommen über eine Konversationsanleihe von 290 Millionen in der Sobranje ein, eine jener Bedingungen, unter denen die vollständige Auflassung eines Teils der Parallellinie zu verstehen war. Dieser Anleiheplan, der von keiner Bank eine Unterschrift trug, konnte nicht verwirklicht werden. Das Abkommen über den Verkauf der Betriebsnutzung der Orientbahnen fand überdies auch nicht die Zustimmung der türkischen Regierung und war daher als ungültig zu betrachten. Bei dieser Sachlage war das Ministerium Stoiloff genötigt



VIII. Einschnitt an der Jantra bei Tirnowo (Linie Tirnowo–Boruschtitza).

zurückzutreten, womit es seinen Nachfolgern eine schwebende Schuld von 67 Millionen bei vollständig zerrütteter Finanzlage des Landes hinterließ.

In der öffentlichen Meinung herrschte Unzufriedenheit mit dem getroffenen Abkommen über den Betrieb der Orientbahnen, wie über die Anleihen, die als unerträglich betrachtet wurden. In die Enge getrieben von dieser Finanzkrise, mußte die Regierung in Widerspruch mit sich selbst geraten, indem sie die Bahnen in Pacht nahm, derentwegen sie bereit gewesen war, den Konkurrenzkrieg zu führen durch den Bau der Parallelbahn, die sie nunmehr als überflüssig erachtete. Dabei war in dem Eisenbahnpachtvertrag über die in der Konvention von 1872 bestimmten Bahnen der Termin von 50 Jahren der Betriebsberechtigung für die Orientbahnen so bestimmt, daß er vom Jahre 1908 ab lief, während diese Bahnen in Wirklichkeit schon seit Ende 1874 fertig und in Betrieb genommen waren. In der zwischen der türkischen Regierung und der Orientbahngesellschaft abgeschlossenen Konvention war allerdings festgesetzt worden, daß der Termin von 50 Jahren von dem Tage ab laufen solle, an dem sämtliche für den Betrieb in der europäischen Türkei konzessionierten Bahnen endgültig fertiggestellt und in Betrieb genommen seien, während man in Bulgarien annahm, daß, nachdem das im Jahre 1872 vorgesehene Bahnnetz weder fertiggestellt war, noch fertig werden zu wollen schien, ein anderer Anfangstermin bestimmt worden sei, in der Befürchtung, daß die erteilte Konzession sonst ohne bestimmtes Objekt und folglich nichtig geworden sei.

Der Termin der Konzession war indessen von der türkischen Regierung bis zum Jahre 1958 verlängert worden, während einer Zeit (1893), da Ostrumelien bereits mit dem Fürstentum vereinigt und diese Vereinigung von der Türkei anerkannt worden war. Diese Terminverlängerung wurde nun als unrichtig erachtet, weil die türkische Regierung kein Recht mehr gehabt hätte, den Termin der Konzession

über Bahnen zu verlängern, die sich auf fremdem Gebiet befanden, und auf dem sie bloß das Recht der politischen Souveränität ausübte. Man wußte überdies, daß die Erweiterung des Termins von der türkischen Regierung für die Dienste zugestanden worden war, die ihr die Gesellschaft bei der Aufnahme der 40 Millionen-Anleihe geleistet hatte, die im Jahre 1893 mit einer von der Gesellschaft an die Türkei zu zahlenden Kilometerpacht von 1500 Lewa abgeschlossen worden war.

Auf diese Weise wurde der Termin von 50 Jahren, den die türkische Regierung vordem mit Beginn vom 18. Mai 1875 ab, die Gesellschaft selbst vom 31. Mai 1883 ab — dem Datum, an dem ihr Präsident Baron Hirsch erklärt hatte, daß er auf seine Rechte, die im Vertrag von 1872 behandelten Bahnen zu bauen und in Betrieb zu nehmen, verzichte — angenommen hatten, zum Nachteil Bulgariens bis zum Jahre 1958 verlängert.

Angesichts dieses Standes der Frage über den Abkauf des Betriebs der Orientbahnen, und ferner, um das Land aus seiner verzweifelten Finanzlage zu befreien, willigte das neue Ministerium ein, daß gegen das Versprechen der Banken, die letzten beiden Serien der Anleihe von 1892 emittieren zu wollen, und gegen den Abschluß einer Konversionsanleihe von 260 Millionen Lewa, der frühere Status der Gesellschaft wiederhergestellt werde, an die überdies auch gegen eine geringfügige Pacht der Betrieb des fertiggestellten Teils der Parallelbahn Nowa-Sagora — Tschirpan in einer Länge von 80 km abgetreten wurde.

In dem Vertrag über die im März 1899 abgeschlossene Anleihe war im Kapitel 16 klar vereinbart, daß die kontrahierenden Banken, die an dem Betrieb der Orientbahnen interessiert sind, ihre finanzielle Mitwirkung besonders dem Ausgleich der zwischen der Gesellschaft und der Regierung entstandenen Schwierigkeiten widmen sollten, und daß der Anleihevertrag als bindend zu betrachten sei, falls zwischen beiden ein endgültiges Einverständnis erzielt sei. Dieses

gewünschte Einverständnis wurde mit der Konvention vom März 1899 über Verpachtung und Betriebsübernahme der Staatsbahn Tschirpan—Nowa-Sagora an die Gesellschaft erreicht. Laut dieser Konvention wurde diese Linie auf eine Dauer von 25 Jahren verpachtet, von dem Jahre ab gerechnet, in dem die gesamte Linie vollendet sein werde, d. h. auch der Teil derselben zwischen den Stationen Tschirpan—Skobelewo — in Länge von 14 km bei etwa 2 Millionen Baukosten — zur Verbindung der Linie Tschirpan—Nowa-Sagora mit der Hauptbahn Belowo—Philippopel gebaut wäre. Die Gesellschaft zahlte ihre Pacht von 500 Lewa auf den Kilometer weiter, die sich auf 700 Lewa erhöhen sollte, wenn die Strecke bis Skobelewo vollendet sei, worauf sie sich nach und nach weiter erhöhen sollte, bis der Höchstbetrag von 1500 Lewa erreicht sei. In der nämlichen Konvention verzichtete der Staat darauf, im Verlauf eines Zeitraums von 25 Jahren Bahnlinien zu bauen, die mit den von der Gesellschaft betriebenen, die Linie Tschirpan—Nowa-Sagora inbegriffen, irgendwie konkurrierten. Besonders wurde vereinbart, daß die Regierung keine Bahn in geringerem Abstand als 40 km von den von der Gesellschaft betriebenen Strecken bauen dürfe.

Als Grundlage für diese Konvention war die Regierung durch Gesetz vom Juli 1899, betreffend die Erweiterung des Netzes der bulgarischen Staatsbahnen, bevollmächtigt worden, die kleine Bahnlinie Skobelewo—Tschirpan zur Verbindung der Linie Nowa-Sagora—Tschirpan mit der Hauptlinie bei Skobelewo, zu bauen. Diese kleine Zweigstrecke wurde aber nicht gebaut, weil die erforderlichen Mittel fehlten. Später befand es die Regierung für besser, die Strecke überhaupt nicht zu bauen, infolgedessen die Gesellschaft aufhörte, vom Jahre 1900 ab jede Pacht für die von ihr stark in Anspruch genommene Linie in Länge von 80 km zu entrichten.

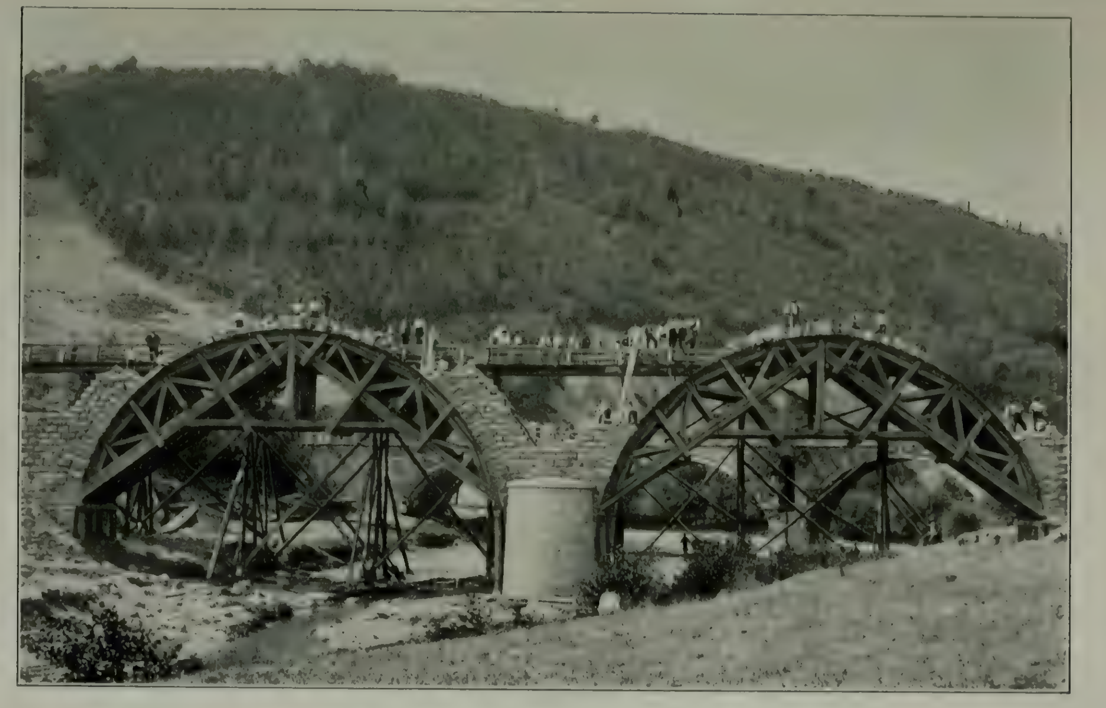
Aber auch die bulgarische Regierung, die einverstanden gewesen war, den Betrieb der Staatsbahnlinie Nowa-Sa-

gora—Tschirpan der Gesellschaft in Pacht zu geben nur unter der Bedingung, daß ihr mit einer Anleihe von 260 Millionen geholfen wurde, bekam von dieser Anleihe nichts zu sehen. Obgleich der Anleihevertrag schon im März 1899 abgeschlossen war, weigerten sich die Banken, ihn zu erfüllen, sondern begnügten sich damit, die beiden letzten Serien der Anleihe von 1892 zu begeben und der Regierung einen Vorschuß von 30 Millionen zu gewähren in Form von Schatzbons bei niedrigerem Emissionskurs und zu höheren Zinsen, garantiert durch den Tabakszoll.

Wegen der zerrütteten Finanzlage und der drohenden schweren wirtschaftlichen Krise im Land war die Regierung genötigt, im Jahre 1899 die zum Bau der Linien Radomir—Küstendil—türkische Grenze begonnenen Arbeiten einzustellen und ebenso auf Grund des Pachtvertrags diejenigen an der Linie Tschirpan—Nowa-Sagora und der Teilstrecke der Parallellinie Sarambej—Philippopel—Tschirpan.

So kläglich endete der gegen die Gesellschaft der Orientbahnen begonnene Kampf! An Stelle einer Befreiung des Landes von dieser Gesellschaft war das Ergebnis umgekehrt: Anerkennung des Rechtes auf den Betrieb dieser Bahnen bis zum Jahre 1958 einschließlich der Bahn Nowa-Sagora—Tschirpan in Länge von 80 km, die eigens als Konkurrenz für die Bahnen der Gesellschaft gebaut war!

Nach einer Pause von vier Jahren, die durch die wirtschaftliche Krise und die verworrene Finanzlage des Landes auferlegt war, lebte die Bautätigkeit der Regierung wieder auf. Im Jahre 1904 nahm die Sobranje eine den Balkan durchquerende Bahnlinie Tirnowo—Trewna—Kohlenrevier im Balkan bis zur Verbindung mit dem mittelbulgarischen Eisenbahnnetz an. In dem gleichen Gesetz — Artikel 2 — wurde die Regierung bevollmächtigt, eine Bahnlinie von Tirnowo nach den Steinkohlenrevieren im Trewnagebirge zu studieren, sei es als Teil der Balkanquerbahn, oder als selbständige Linie für die Bedürfnisse der Ausbeutung der



IX. Bahnbrücke an der Linie Tirnowo—Boruschtitza (im Hintergrund Straßenbrücke).

Minen. Die Frage des Entwurfs einer Balkanquerbahn hatte schon mehrfach die Regierung beschäftigt. In dem Gesetz über das Eisenbahnnetz von 1894 war diese Frage in dem Sinne entschieden worden, daß diese Linie, die einen zweiten internationalen Weg zwischen Europa und Konstantinopel bilden müsse, von Rustschuk über Tirnowo und den Paß von Hainboas gehen und sich mit dem Netz der Orientbahn bei Nowa-Sagora vereinigen solle, als kürzester Weg zwischen der unteren Donau und Konstantinopel. Der Bau dieser Linie wurde sogar 1896 in Submission gegeben, doch fand diese keine Bestätigung durch die Sobranje, weil die erlangte niedrigste Offerte von 24890000 Lewa für die ganze Linie in Länge von 233.5 km für zu hoch befunden wurde. Später, im Jahre 1897, wurde der Bau nur eines Teiles der Strecke Rustschuk—Tirnowo, von 130 km Länge, gegen die Pauschalsumme von 10070000 Lewa vergeben, während die Frage nach der Vollendung der Balkanquerbahn in der Schwebe blieb. In demselben Jahre verpflichtete sich die Regierung mit einem Gesetz, das durch Erlaß vom 31. Dezember 1897 über die Ausführung des Gesetzes, betreffend Projektierung und Bau des Eisenbahnnetzes, bestätigt wurde, zur Ausführung des Studiums einer Balkanquerbahn von Tirnowo über Sewlijewo—Gabrowo—Schipkapaß—Kasanläk bis zu ihrer Vereinigung mit den ostrumelischen Bahnen, sowie ferner zur Vergebung des Baues durch Submission. Mit diesem Gesetz vollzog sich eine Abweichung von den angenommenen Normen bezüglich der Höchststeigung, die für das Staatsbahnnetz zulässig war, indem für diese letztere Linie eine Maximalsteigung von 33 ‰ eingeführt wurde zum Zweck, den Wasserscheidetunnel möglichst von 7200 m auf 5500 zu verkürzen. An Stelle dieser beiden Linien, von denen die erstere den Balkan an ihrem höchsten Punkte in 583 m, die letztere in 650 m Höhe überschritten hätte, beschränkte sich im Jahre 1904 die Regierung auf eine Linie in der Mitte zwischen den beiden obengenannten, nämlich

bei Boruschtitza, die den Balkan in 883 m Höhe überschreiten sollte, um sich so mehr dem Steinkohlengebiete von Trewna und der Steinkohlengrube „Prinz Boris", die von einer belgischen Gesellschaft betrieben wird, zu nähern.

Zum Bau dieser Strecke hatte die Regierung die Verpflichtung übernommen, und beim Abschluß der 5prozentigen Staatsanleihe von 1904 im Betrage von 100 Millionen Lewa, die in Paris begeben wurde, wurden 16183800 Lewa für den Bau der Linie von Boruschtitza zurückbehalten.

Im nämlichen Jahre, 1905, vergab die Regierung den ersten Teil der Strecke Tirnowo—Trewna—Boruschtitza in Submission, die für die Bedienung der Steinkohlengruben bestimmt war, in Länge von 72 km, sowie die Bahnlinie Radomir—Küstendil bis an die türkische Grenze in Länge von 87 km, deren Bau zwar begonnen, aber im Jahre 1899 ausgesetzt worden war. Der Bau beider Linien wurde von bulgarischen Gesellschaften übernommen, die erstere gegen die Pauschalsumme von 14644985 Lewa, die letztere gegen eine solche von 12377000 Lewa. Die Linie Tirnowo—Trewna—Boruschtitza, eine der schwierigsten des Staatsbahnnetzes — sie zählt eine Menge Kunstbauten, Befestigungsarbeiten, sowie 17 Tunnel in einer Gesamtlänge von 4987 m — wurde in ihrer Gesamtheit vollendet und dem Betrieb übergeben im März 1913; die andere, Radomir—Küstendil—türkische Grenze, war ebenfalls eine schwierig zu bauende Linie; sie zählt neben zahlreichen großen Brücken und anderen Kunstbauten noch 17 Tunnel mit 2750 m Länge. Sie wurde fertiggestellt und dem Betrieb übergeben im Juli 1910. Bei diesen beiden Linien liegt bei der ersteren, die auch künstliche Entwicklungen aufweist, die Höchststeigung von 25 ‰ zwischen den Stationen Platschkofzi und Boruschtitza, auf einer Gesamtlänge von 13,95 km; bei der letzteren ist die Höchststeigung von 20‰ zwischen den Stationen Küstendil und Gjüschewo auf einer Länge von 6870 m angewandt.



X. Entwickelung der Linie Tirnowo—Boruschtitza am Nordabhang des Balkans, im Hintergrund der Băsowetz-Berg.

Im folgenden Jahre wurden von den Zweigbahnen, die im Eisenbahngesetz ebenfalls vorgesehen waren, mit Normalspurweite vergeben die Strecken Lefski—Swischtoff (48,1 km lang), die die an der Donau liegende Stadt Swischtoff mit der Zentralbahn verbindet; Dewne—Dobritsch (57,5 km lang), die den landwirtschaftlichen Mittelpunkt Dobritsch mit der Zentralbahn bei Gebedsche vereinigt. Beide Bahnen wurden an bulgarische Gesellschaften zum Bau in Submission vergeben, die erstere gegen die Pauschalsumme von 4150751 Lewa, die letztere gegen eine solche von 4975000 Lewa. Die Linie Lefski—Swischtoff, mit einer Höchststeigung von 15 $^0/_{00}$, wurde fertiggestellt und dem Betrieb übergeben im August 1909, die andere Linie, mit Höchststeigung von 19 $^0/_{00}$, im Dezember 1910. Im gleichen Jahre, 1906, wurde in eigener Regie und mit Hilfe der Landbewohner die Zweigbahn Sliwen—Simnitza (25,4 km Länge), die die Industriestadt Sliwen mit der Linie Jambol—Burgas verbindet, begonnen. Sie wurde im Jahre 1907 vollendet und kostete, die Erdarbeiten nicht mitgerechnet, bis Ende 1913 1166791 Lewa, oder 45791 Lewa der Kilometer.

Im gleichen Jahre, 1906, vergab die Regierung in Submission auch den zweiten Teil der Balkanquerbahn Boruschtitza—Stara-Sagora, die sich bei letzterer Station an das von der Gesellschaft der Orientbahnen betriebene Bahnnetz anschließt. Der Bau dieser Linie (56,1 km Länge) wurde ebenfalls im Wettbewerb an eine bulgarische Gesellschaft gegen die Pauschalsumme von 11740000 Lewa vergeben; sie war ebenfalls überaus schwierig zu bauen, da sie eine Menge von Kunstbauten und Befestigungsarbeiten, sowie 6 Tunnel mit einer Gesamtlänge von 2842 m aufweist; sie wurde vollendet und in Betrieb genommen im Februar 1913.

Da mit dem Bau der Balkanquerbahn bei Boruscntitza die Industriestadt Gabrowo, für die die Bahnverbindung in dem Gesetz für den Ausbau des Bahnnetzes von 1897

ebenfalls vorgesehen war, abseits der Bahnlinien blieb, so vergab die Regierung im Jahre 1907 im Wettbewerb gegen eine Pauschalsumme von 2738000 Lewa, auch die kleine Zweigstrecke Gabrowo—Zarewa Liwada, 17,4 km lang. Diese Strecke, die durch bergiges Gelände führt, wurde fertiggestellt und eröffnet im Januar 1912.

Im folgenden Jahre, 1908, wurde auch der Bau der Bahnlinie Mesdra—Wratza—Widin mit normalspurigen Zweigbahnen nach Lom und Berkowitza vergeben. Diese Bahn, die unter Einrechnung der Zweiglinien 245 km lang ist, hatte den Zweck, die beiden Donauhäfen Widin und Lom mit der Zentralbahn bei Mesdra zu verbinden; sie wurde in Submission einer bulgarischen Gesellschaft gegen die Pauschalsumme von 22725000 Lewa übertragen. Der Ausbruch des Balkankriegs fiel mitten in den Bau der Bahn, die erst zum Teil fertig war; schon vom 18. September 1912 an konnte die halbfertige Strecke Mesdra—Lom, in einer Länge von 124 km für Militärtransporte trotz ihres unfertigen Zustandes benutzt werden, ebenso die Zweigbahn Boitschinofzi—Ferdinand, 13,5 km lang. Der noch übrige Teil dieser Zweigbahn bis Berkowitza, 23,6 km lang, wurde im Jahre 1916 eröffnet und in Betrieb genommen. Unvollendet blieb zunächst nur der Teil zwischen Brussarzi und Widin, 85 km lang, der noch im Bau begriffen ist. Unvollendet blieb infolge des Krieges auch die kleine Zweigstrecke Tulowo—Kasanläk, 15 km lang, die 1912 in Bau genommen wurde, um die kleine Industriestadt Kasanläk mit dem Bahnnetz zu verbinden.

Im Jahre 1908 traten Ereignisse ein, die ganz unerwartet die Übernahme des Privatbahnnetzes der Gesellschaft der Orientbahnen seitens des Staates im Gefolge hatten. Im September 1908 war der Verkehr auf diesen Linien vollständig gehemmt infolge eines Ausstandes des Personals, der seinen Ursprungsherd in Konstantinopel hatte. Von dort aus wurde der Ausstand geleitet, der auf bulgarischem Gebiet allgemein war, auf türkischem so weit

ging, daß die türkische Regierung immerhin noch Truppentransporte an die bulgarische Grenze schicken konnte. Die Unterbindung des Verkehrs in Ostrumelien und die teilweise sogar geheime Fortsetzung in der Türkei veranlaßte die bulgarische Regierung, energische Maßregeln zu ergreifen, nicht nur zur Wahrung der Interessen eines geordneten Verkehrswesens, sondern auch zur Sicherheit des Landes. Am 9. (22.) September nahm sie die Eisenbahnstationen und die Betriebsmittel in Besitz und führte den Betrieb mit staatlichem Personal weiter. Bald darauf erlosch der Streik der Beamten wie durch ein Wunder, allein die Regierung blieb fest und gab die in Besitz genommenen Bahnlinien nicht wieder zurück, indem sie sich bereit erklärte, die Gesellschaft zu entschädigen. Am 22. September wurde die Unabhängigkeitserklärung des Fürstentums verkündet, und Fürst Ferdinand wurde Zar von Bulgarien. Die Eisenbahnfrage trat zurück gegenüber der so viel wichtigeren, um die Anerkennung der Unabhängigkeit des neuen freien Zartums. Beide Fragen wurden durch das russisch-türkische Protokoll, das im März 1909 in Petersburg unterzeichnet wurde, geregelt. Vom 9. (22.) September ab wurde die bulgarische Regierung Eigentümerin der Orientbahnen. Sie zahlte eine Entschädigung von 43294347 Lewa, von denen 2111978 Lewa für Inventar und Miete für die Zeit vom 9. (22.) September 1908 bis 7. April 1909, datiert vom Abschluß des türkisch-bulgarischen Übereinkommens und berechnet auf der Grundlage des mittleren Reingewinns von fünf Jahren (6489 Lewa auf den Kilometer) und kapitalisiert zu 5% für die Konzessionsdauer, entfielen. Somit kam der bulgarische Staat in den Besitz der 309,6 km langen Privatbahnlinien, so daß auf diese Weise das gesamte Bahnnetz des Landes sich in Staatsbetrieb befand.

Im nämlichen Jahre wurde auch mit der Fertigstellung des 1899 unterbrochenen Baues der Linie Philippopel—Tschirpan in Länge von 58,6 km begonnen, durch die der Weg von Sofia nach Burgas abgekürzt wurde. Diese Strecke,

I. Die Beträge der Staatsanleihen, die innerhalb der letzten 12 Jahre von Privatbahnen auf-

Benennung der Anleihe	Nominalbetrag Lewa	Effektiver Betrag Lewa	Für die Bahnen verwendeter Betrag Lewa
6 % Staatsanleihe von 1888	46777500	46777500	46777500
6 % Staatsanleihe von 1889	30000000	25650000	10212365
6 % Staatsanleihe von 1892	124962500	108899275	101374072
5 % Staatsanleihe von 1904	99980000	81983600	16183800
4 1/2 % Staatsanleihe von 1907. . . .	145000000[1]	123250000	31044267
4 1/2 % Staatsanleihe von 1909. . . .	100000000	86000000	35466511
4 3/4 % Staatsanleihe von 1909. . . .	82000000	82000000	43294347

[1]) Hiervon wurden 58858985 Lewa zur Konversion der An-

ür den Bau von Eisenbahnen und Häfen und für den Ankauf ewendet worden sind.

Für welche Linien bestimmt	Garantie für die Anleihe
Ankauf der Linie Rustschuk—Warna.	Gesamteinnahmen des Fürstentums.
Bau der Linie Zaribrod—Sofia—Wakarel.	1. Hypothek auf die Linien Zaribrod—Sofia—Wakarel und Jambol—Burgas.
Jambol—Burgas; Schwarze Meer-Häfen; Sofia—Kaspitschan; Rustschuk—Tirnowo; Parallellinie; Sofia—Radomir.	1. Hypothek auf die Linien: Küstendil—Sofia—Kaspitschan; Rustschuk—Warna und auf die Häfen.
Bau der Bahnen: Tirnowo—Trewna—Boruschtitza; Radomir—Küstendil—Grenze; Dewne—Dobritsch; Lefski—Swischtoff; Boruschtitza—Tulowo—Stara-Sagora; Donauhäfen.	Einkünfte aus der Stempelsteuer und der Banderolsteuer auf Tabak.
Ankauf der Orientbahnen.	—

leihen von 1888 und 1889 gebraucht.

die 2553313 Lewa kostete, wurde im Oktober 1910 dem Betrieb übergeben.

Die Kosten für den Bau sämtlicher aufgezählten Linien, die nach 1901 ausgeführt wurden, sind vornehmlich aus den Ergebnissen der Staatsanleihen von 1904 zu 5% im Betrag von 100 Millionen Lewa, von 1907 zu $4^1/_2$% im Betrag von 145 Millionen und von 1909 zu $4^1/_2$% im Betrag von 100 Millionen Lewa gedeckt worden, zum Teil auch aus den Überschüssen des Staatshaushaltsplanes. Zur Erwerbung der östlichen Eisenbahnen, sowie zur Ordnung der finanziellen Verpflichtungen des Fürstentums gegenüber der Türkei, schloß die Regierung eine $4^3/_4$prozentige Spezialanleihe von 82 Millionen Lewa ab.

Von der konsolidierten Staatsschuld, die bis zum 1. August 1912 die Höhe von 600173686 Lewa erreichte, hatte der Staat für Eisenbahnen und Häfen, einschließlich der Beschaffung des rollenden Materials, insgesamt 364151205 Lewa verausgabt.

C. Eisenbahnverbindungen mit benachbarten Staaten.

Die Verbindung mit den makedonischen Bahnen.

Die Geschichte der ersten Eisenbahnen, die in den Balkanländern gebaut wurden, bildet gleichzeitig auch einen Abschnitt der politischen Geschichte derjenigen Staaten, die sich in den Besitz dieser vielumstrittenen Halbinsel gesetzt haben. Unmittelbar nach dem Krimkriege, in dem die Türkei auf seiten Englands und Frankreichs stand, erteilte die Türkei im Jahre 1857 einer englischen Gesellschaft die Konzession zum Bau der ersten Eisenbahn auf dem Balkan, der Linie Tschernawoda — Konstanza. Diese kleine, nur 64 km lange Strecke sollte zur Verbindung der Donau mit dem Schwarzen Meere dienen, angesichts des Umstandes, daß zu jener Zeit die Mündung des Stromes noch nicht reguliert war und die englischen Handelsdampfer sich den Handelshäfen der Donau nicht zu nähern ver-



XI. Ansicht des Băsowetz, um den sich die Linie Tirnowo—Boruschtitza entwickelt.

mochten. Diese selben englischen Handelsinteressen machten im Jahre 1861, ein Jahr nach der Inbetriebnahme der ersten Bahnlinie, die Konzessionierung des Baues einer zweiten Bahnlinie durch eine englische Gesellschaft erforderlich, die wiederum die Donau mit dem Schwarzen Meere verbinden sollte, und zwar Rustschuk mit Warna, das ein geeigneterer Seehafen war als Konstanza. Diese Linie, die die innere Verbindung des bekannten strategischen Vierecks Silistria—Rustschuk—Schumla—Warna erleichterte, hatte so eine besondere strategische Bedeutung.

Im Jahre 1867 kam die türkische Regierung aufs neue mit einem Projekt heraus, das schon 1854 unter dem Druck der Bedürfnisse und Beeinflussungen, die der Krimkrieg geschaffen hatte, ausgearbeitet worden war und die Eisenbahnverbindungen zwischen Konstantinopel und Westeuropa betraf. Dieser Verbindungsweg wurde festgelegt für ein Bahnennetz, das die türkische Hauptstadt einerseits mit dem Netz der österreichischen Südbahn bei Nowi an der bosnischen Grenze und andererseits mit dem Hafen von Dedeagatsch und mit der Bahnlinie Rustschuk—Warna verbinden sollte. Dieses Netz umfaßte auch den Bau einer Linie von Saloniki bis zur Vereinigung mit der erstgenannten Strecke bei Mitrowitza. Dieses Netz, die sogenannten Orientbahnen, von dem im Jahre 1874 nur ein Teil vollendet und für den Betrieb eröffnet war, schuf bekanntlich nicht die gewünschte Verbindung von Konstantinopel mit dem Westen Europas, da ja der bei weitem schwierigste und teuerste Teil desselben, die Linie Belowo—Sofia—Nisch—Prischtina—Banja Luka—Nowi ungebaut blieb. Um die Schaffung dieser Verbindung kümmerte sich, in Anbetracht der neugeschaffenen politischen Verhältnisse auf dem Balkan, der Berliner Kongreß, der in besonderen Vertragsbestimmungen die interessierten Staaten Österreich, Serbien, Bulgarien und die Türkei verpflichtete, sie nach gegenseitiger Verständigung zu bauen. Dank dem Berliner Vertrag konnte sich nun Bulgarien einer unmittelbaren

Eisenbahnverbindung mit Europa bereits in den ersten Jahren seines Bestandes als freier Staat erfreuen. Aus politischen Erwägungen, die stets beim Bau von Balkanbahnen schwer ins Gewicht fielen, konnte Bulgarien aber auch bis dahin keine sonstige Verbindung seines Bahnnetzes mit den Nachbarstaaten erlangen, trotz der beständigen Bemühungen, die die bulgarische Regierung zur Erreichung dieses Zweckes entfaltet hatte.

Wie oben ausgeführt wurde, blieb die bulgarische Regierung bei der Forderung, indem sie sich die von Österreich-Ungarn angeregte Frage der Erfüllung der Berliner Vertragsverpflichtungen des Fürstentums betreffs der Eisenbahnen zunutze machte, daß die Verbindungsbahn zwischen den orientalischen und den österreichischen Bahnen über Sofia—Küstendil—Skopje geführt würde. Sie hielt dafür, daß sie nach dem erwähnten Vertrage das Recht auf diese Linie hätte, während sich die türkische Regierung zum Bau derselben im Jahre 1872 gegenüber der Orientbahngesellschaft verpflichtet hatte; letztere hatte damals schon einen Teil der Erdarbeiten dazu in ziemlich großem Umfange ausgeführt. Der fürstlichen Regierung gelang es indessen nicht, ihre Bestrebungen durchzusetzen, weil, wie wir oben gesehen, Österreich-Ungarn, die Türkei und Serbien sich bereits vorher (1875—1880) über die Verbindung durch die Linie Nisch—Pirot—Sofia—Belowo verständigt hatten.

Die Eisenbahnverbindung Bulgariens mit Makedonien wurde dabei nicht nur von nationalen oder politischen Interessen diktiert, sie machte sich auch durch die bestehenden Handelsbeziehungen zwischen den beiden von Bulgaren bewohnten Ländern erforderlich. Die bulgarische Regierung unternahm daher sogleich nach der Abstimmung über das Gesetz von 1889, betreffend den Bau der Bahnlinie Küstendil—Sofia—Kaspitschan, Schritte bei der türkischen Regierung behufs Verlängerung dieser Linie nach Makedonien bis zu ihrer Vereinigung mit der Strecke Saloniki—Mitrowitza, oder auch nach dem Wunsche der

Türkei bis zur Verbindung mit Saloniki im Tale der Struma, wogegen die bulgarische Regierung nichts einzuwenden hatte. Einen günstigen Anlaß zum Beginn der Verhandlungen bot damals die Notwendigkeit für die Türkei, eine Bahnverbindung mit Makedonien zu haben.

Vollkommen im Sinne der damaligen freundschaftlichen Beziehungen zwischen den beiden Nachbarstaaten, hatte die bulgarische Regierung vorgeschlagen, daß diese Verbindungslinie das Gebiet des Fürstentums durchschneiden möchte, indem sie sich zu einer Reihe von Zugeständnissen und sogar auch zu einer Militärkonvention bereit erklärte. Während dieser Zeit erteilte aber die türkische Regierung, die anfangs zu Verhandlungen geneigt schien, die Genehmigung zum Bau der Linie Saloniki—Dedeagatsch, womit die Frage der Verbindung mit den Privatbahnen durch das Gebiet des Fürstentums für abgetan betrachtet wurde.

Im Jahre 1898 erneuerte die bulgarische Regierung ihre Schritte bei der türkischen wegen einer Verbindung, diesmal anläßlich der Abstimmung der Sobranje über das Gesetz von 1897, betreffend den Bau einer Bahnlinie von Radomir über Küstendil nach der türkischen Grenze bei Egri Palanka, und einer zweiten, die an Dupnitza vorüber ebenfalls bis zur Grenze bei Barakowo an der Struma führen sollte. Diesmal wurde der Vorschlag der bulgarischen Regierung mit größerem Entgegenkommen aufgenommen, insofern sich die türkische Regierung geneigt zeigte und sogar — wenn auch nicht offiziell — ihre Zustimmung zur Verlängerung der Linie Radomir—Küstendil von der Grenze über Egri Palanka nach Kumanowo gab. Allein wegen der eingetretenen wirtschaftlichen und finanziellen Krise im Lande, die das Stocken der für den Bau der Linie Radomir—Küstendil—türkische Grenze begonnenen Arbeiten zur Folge hatte, mußte die Frage der Verbindungslinie zurückgestellt werden.

Im Jahre 1904 wurde gelegentlich des Abschlusses des

türkisch-bulgarischen Abkommens vom selben Jahre auch die Frage der Verbindung des bulgarischen Bahnnetzes mit den makedonischen Eisenbahnen erörtert. Auf Grund des durch dieses Abkommen erreichten Einverständnisses bezüglich der Verbindung der Bahnlinien beschäftigte sich im Jahre 1907 eine gemischte Kommission mit dem Sitz in Konstantinopel unter dem Präsidium des Ministers des Innern, Memduch Pascha, mit den Einzelfragen dieser Verbindung. Nach langen Verhandlungen, bei denen die türkische Regierung bemüht war, das bulgarische Projekt für die Verbindung bei Kumanowo auszuschalten, wurde ein Projekt zur Annahme ausgearbeitet, das in großen Zügen folgenden Inhalt hatte: 1. die bulgarische Regierung verpflichtet sich, die Linie Sofia—Küstendil—türkische Grenze bis zum Jahre 1910 fertigzustellen, die türkische ihrerseits baut die Verbindungsbahn von der Grenze nach Kumanowo bis Ende 1912; 2. die bulgarische Regierung baut bis zu Ende des letztgenannten Jahres die Verbindungsbahn Radomir—Dupnitza—Barakowo, die türkische spätestens bis Ende 1914 die Verbindung Barakowo—Demir Hissar mit der Linie Saloniki—Dedeagatsch; 3. sechs Monate nach der Vollziehung des Abkommens soll eine türkisch-bulgarische Sonderkommission die technischen Grundlagen usw. für die obengenannten Verbindungen ausarbeiten.

Dieser Plan der Eisenbahnverbindungen erhielt indessen nicht die Genehmigung des Sultans; aber auch die türkische Regierung schien nicht sehr geneigt über einen Zusammenschluß der bulgarischen mit den makedonischen Bahnen zu verhandeln. Fragen dieser Art gehören mit in das Gebiet der Politik, und zu jener Zeit fand das bulgarische Projekt eine Stütze nur bei den zentralen Großmächten. Deshalb erklärte die türkische Regierung, daß sie den Vorschlag Bulgariens bezüglich der Eisenbahnverbindung zwar annehmen wolle, aber unter den Bedingungen, daß 1. die bulgarische Regierung ihr diejenigen türkischen Untertanen ausliefere, die sich gegen den Sultan vergangen hätten, und



XII. Strecke am Băsowetz, unten Tunnel, oben Bahndamm.

2. die versprochene Kilometergarantie für beide Verbindungsbahnen, die sich auf türkischem Gebiet befänden, in Form eines ostrumelischen Tributs bezahle — Bedingungen, die die bulgarische Regierung in keinem Falle annehmen konnte.

Das folgende Jahr brachte indes neue Hoffnungen auf die Erfüllung der bulgarischen Wünsche für die Weiterführung der im Bau begriffenen Eisenbahn Radomir—Küstendil—Grenze bis nach Kumanowo. Am 14. Januar 1908 teilte der österreichisch-ungarische Minister des Äußeren, Baron Aehrenthal, der ungarischen Delegation das Projekt der Verbindung der bosnischen Eisenbahnen mit den makedonischen durch eine Bahn von Uwatz nach Mitrowitza mit. Der Eindruck ist noch heute in Erinnerung, den die Rede des österreichischen Ministers in der ganzen politischen Welt hinterließ. Als Kompensation verlangte Rußland von der türkischen Regierung das Einverständnis zum Bau der sogenannten Donau—Adrialinie: Gruja—Radujewatz — Nisch — Merdare — Prischtina — San Giovanni di Medua, die die Verbindung Südrußlands mit dem Adriatischen Meere bezweckte und ganz und gar den Interessen Serbiens diente.

Die bulgarische Regierung erachtete den Augenblick für günstig, um aufs neue für die Verwirklichung der von ihr gewünschten Verbindung mit Kumanowo einzutreten, die als ein Teil einer zweiten, mehr südlich laufenden Adrialinie quer durch Bulgarien über Skopje, Ochrida und Elbassan nach Durazzo führen sollte. Sie interessierte sich natürlich nur für den Bau ihres eigenen Teiles von der Grenze bei Egri Palanka bis Kumanowo, wie es ausgemacht war, und für eine Verbindungslinie über Dschumaja durch das Tal der Struma für den Fall, daß dies von der türkischen Regierung gewünscht werden sollte. Die für diesen Plan eingeleiteten Verhandlungen mußten indes wieder abgebrochen werden, da die bulgarische Regierung bald darauf die von der Orientbahngesellschaft betriebenen Linien übernehmen

mußte, die sich auf dem Gebiet des Fürstentums befanden, und einige Tage nach diesem Akt am 22. September 1908, die Unabhängigkeit Bulgariens erklärt werden sollte. Durch diese Ereignisse wurden die wegen des Projekts der Bahnverbindung bei Kumanowo geführten Verhandlungen zwar aufgeschoben, nicht aber endgültig abgebrochen.

Als im Jahre 1910 die bulgarische Regierung aufs neue verhandeln wollte, hatte die türkische Regierung bereits einen bestimmten Standpunkt zu dieser Frage genommen. Sie war für eine Verbindungslinie nach Dschumaja längs der Struma, zu deren Bau bereits eine französische Gesellschaft Vorschläge gemacht hatte, ebenso für eine Fortsetzung der Linie Baba Eski—Losengrad (Kirkkilisse) bis zur Grenze, aber nicht für die Verbindung mit Kumanowo. Während dieser Zeit waren die Bemühungen der bulgarischen Diplomatie ungeteilt auf eine endgültige und befriedigende Lösung der Eisenbahnfrage gerichtet; ununterbrochen wurden Unterhandlungen geführt, doch zu einem Ergebnis vermochte man nicht zu gelangen. Im Jahre 1911 schlug die türkische Regierung eine Verbindungslinie nach Zarewo Selo im Tal der Bregalnitza, vor, einem Punkt an der Grenze zwischen Egri Palanka und Dschumaja, der weit entfernt liegt von der mit Zustimmung der Türkei erbauten Linie Radomir—Küstendil—Gjüschewo, die an die Grenze selbst stößt. Nach den Erklärungen, die ein Mitglied des türkischen Kabinetts einem der Schriftleiter des in Saloniki erscheinenden Blattes „Jeni Asar" gab, stimmte die türkische Regierung der von Bulgarien gewünschten Verbindung bei Kumanowo deshalb nicht bei, weil diese Linie, da sie zu weit nach Norden läge, den Bau der Strecke Demir Hissar—Dschumaja im Strumatal unumgänglich nötig machte. Aus Sparsamkeitsgründen zog es daher die türkische Regierung vor, eine Eisenbahn in der Mitte jener beiden Strecken, nämlich die Linie Gradsko—Schtip—Kotschane—Zarewo Selo im Tale der Bregalnitza, zu bauen.

Der wahre Grund für die ablehnende Haltung der türkischen Regierung gegenüber der Verbindung bei Kumanowo indessen war der Widerstand des türkischen Generalstabs, der an erster Stelle auf den Bau einer Eisenbahn im Tale der Bregalnitza bis nach Zarewo Selo an der bulgarischen Grenze bestand. Tatsächlich wurden in den im nämlichen Jahr mit der „Regie générale des Chemins de fer" abgeschlossenen Vertrag für das Studium und den Ausbau des makedonischen Eisenbahnnetzes die beiden Linien Egri Palanka—Kumanowo und Demir Hissar—Dschumaja nicht mit aufgenommen. An ihre Stelle wurde die obenerwähnte Bahn im Tal der Bregalnitza gesetzt, die nur bis Zarewo Selo ging, das mehrere Kilometer von der bulgarischen Grenze entfernt liegt.

Die bulgarische Regierung konnte sich mit der Beiseiteschiebung der viel günstigeren Trasse nach Kumanowo, das von der Natur selbst für die Verbindung mit Makedonien wie geschaffen war, zugunsten einer Verbindung an einem vom Bahnnetz entfernt gelegenen und außerdem noch schwer zugänglichen Punkte nicht einverstanden erklären. Dank dem Dazwischentreten der Orientgesellschaft, die das Recht in Anspruch nahm, das sie nach der Konvention von 1872 besaß, die Linie Merdare—Prischtina zu bauen und in Betrieb zu nehmen, deren Bau zusammen mit der Fortsetzung bis an die Adria an die obengenannte französische Gesellschaft abgetreten worden war, wurde die Frage des Baues der Linie Kumanowo—Gjüschewo aufs neue erörtert. Im Jahre 1912 trat in Sofia eine technische Kommission von Vertretern der bulgarischen und der türkischen Regierung, sowie der Orientbahngesellschaft zusammen, um einen endgültigen Plan für die Verbindung der beiden Bahnen, der bereits vollendeten Küstendil—Gjüschewo und der geplanten nach Egri Palanka, auszuarbeiten. Diesem Plan war aber kein Glück beschieden; denn die im nämlichen Jahre noch eingetretenen politischen Ereignisse machten den länger als ein Vierteljahrhundert um die Verbindung

des bulgarischen mit dem makedonischen Bahnnetz geführten Verhandlungen für immer ein Ende.

Die Verbindung mit den rumänischen Bahnen.

Eine andere ähnliche Frage der Verbindung des bulgarischen Staatsbahnnetzes mit den Nachbarstaaten, ebenfalls schon während der Gründung des jungen Reiches aufgenommen, ist die einer direkten Eisenbahnverbindung mit Rumänien. Bekanntlich ist der Plan einer Verbindung zwischen Europa und Konstantinopel über Bukarest, Rustschuk, Schumla nicht neu. Er tauchte gleichzeitig mit dem später verwirklichten Plane einer Verbindung Europas mit der Türkei durch Bosnien über Nowi oder durch Serbien über Belgrad auf. Für diesen Plan trat früher (1857) die englische Regierung, später (1882) auch die russische ein, die für Schaffung einer internationalen Verkehrslinie Wien—Konstantinopel über Bukarest und Tirnowo, anstatt über Belgrad—Sofia gewesen war. Der Plan der Verbindung der rumänischen mit den bulgarischen Bahnen, um einen zweiten internationalen Weg nach Konstantinopel zu schaffen, wurde später auch von der bulgarischen Regierung aufgestellt, doch war er nicht so klar und bestimmt gestellt, wie jener zur Verbindung des bulgarischen Bahnnetzes mit dem türkischen. Die Auseinandersetzungen zwischen den beiden benachbarten interessierten Staaten in der Frage des Ortes der zur Verbindung der Bahnnetze nötigen Brücke über die Donau wechselten je nach den wirtschaftlichen und politischen Zielen, die jeder einzelne Staat im gegebenen Moment verfolgte. So war vor dem Bau der Brücke bei Tschernawoda für die Linie Bukarest—Konstanza die rumänische Regierung damit einverstanden gewesen, daß sie als Verbindung zwischen den beiden Ländern zwischen Gjurgewo (Dschurdschu) und Rustschuk gebaut würde; später wollte sie aus irgendeinem Grunde wieder nicht, daß die Brücke östlich von der Linie Simnitscha—Swischtoff gebaut werde. Im Jahre 1885 erklärte



XIII. Dammbefestigung am Băsowetz.

sich dann die rumänische Regierung mit dem Bau einer Brücke zwischen diesen beiden Städten einverstanden unter der Bedingung, daß Bulgarien die Bahn von Swischtoff über Bela und Tirnowo bis Nowa-Sagora zur Verbindung mit den Orientbahnen und folglich mit Konstantinopel baue. Die rumänische Regierung verpflichtete sich, ihrerseits die Linien Krajowa—Simnitscha und Bukarest—Simnitscha bis zur Schienenverbindung mit dem westlichen und östlichen Europa fertigzustellen. Die bulgarische Regierung dagegen versteifte sich auf die Erbauung der Brücke bei Rustschuk, und ließ so eine gute Gelegenheit zur Schaffung eines zweiten internationalen Verkehrsweges zwischen Europa und Konstantinopel neben dem schon vollendeten über Sofia vorübergehen.

Im Jahre 1890 schlug die bulgarische Regierung anläßlich der damals geführten Unterhandlungen zwischen Serbien und Rumänien wegen des Baues einer Brücke zwischen den beiden Staaten bei Kladowo vor, daß die Brücke zwischen Bulgarien und Rumänien bei Orechowo (Rahowa) gebaut würde. Dieser letztere Plan stand im Zusammenhang mit dem von der bulgarischen Regierung vertretenen für die Schaffung eines internationalen Verkehrsweges zwischen der Donau und dem Ägäischen Meer in der Richtung Orechowo—Sofia—Küstendil—Skopje—Saloniki und Sofia—Radomir—Gorna Dschumaja das Strumatal abwärts nach Saloniki.

Als im Jahre 1908 das Projekt der Bahnlinie von der Donau zum Adriatischen Meere, die als Gegenprojekt zur Sandschakbahn Südrußland über Rumänien und Serbien mit der Adria verbinden sollte, auftauchte, nahm die bulgarische Regierung ihre Schritte für eine Verbindung mit dem rumänischen Eisenbahnnetz wieder auf in der Annahme, daß Rumänien nichts gegen eine zweite adriatische Linie einzuwenden haben werde, die über Sofia—Skopje—Elbassan führen solle. Tatsächlich würde eine solche Adrialinie eine Menge von Vorteilen geboten haben. In dieser

Richtung würde sie einem schon aus dem Altertum bekannten Verkehrswege, der Via Egnatia, folgen, der zur Verbindung der Donau mit der Adria gleichzeitig auch von der Natur selbst wie geschaffen ist. Dieser Weg führt durch wohlhabende und gut bevölkerte Gegenden, hingegen der andere, nördliche durch Oberalbanien, ein Land, das nicht nur unfruchtbar und menschenarm, sondern auch schwer zugänglich ist. Ferner würde auch die Adriabahn Sofia—Skopje—Elbassan—Durazzo, die an dem dem italienischen Hafen Brindisi am nächsten liegenden Punkt der Meeresküste ausläuft, die direkteste und kürzeste Verbindung jenes Hafens mit den wichtigsten Zentren des Balkans, Skopje, Saloniki, Sofia, Bukarest und Konstantinopel, sein. Die rumänische Regierung erklärte indes, daß keine Absicht bestehe, mit den bulgarischen Bahnen eine Verbindung zu schaffen, solange nicht das innere Bahnnetz des Königreichs fertig sei.

Im Jahre 1909 erklärte sich Rumänien geneigt zur Führung von Unterhandlungen in der Bahnfrage. Die politischen Ereignisse des Jahres 1908 hatten klar gezeigt, daß die einzige Linie durch Serbien die Bahnverbindung zwischen dem europäischen Westen und Bulgarien bzw. der Türkei nicht sichere. Eine neue Spannung in den Beziehungen zwischen Österreich-Ungarn und Serbien, ähnlich derjenigen anläßlich der Angliederung Bosniens, hätte die Bahnverbindung zwischen Bulgarien und den westeuropäischen Staaten, zwischen denen sehr rege Handelsbeziehungen bestanden, wieder unterbrochen. Die bulgarische Regierung kam daher bereitwillig der Geneigtheit Rumäniens zu Verhandlungen in der Frage der Bahnverbindung entgegen.

Leider gelangten die Verhandlungen, die im Jahre 1909 durch eine gemischte Kommission von bulgarischen und rumänischen Delegierten geführt worden waren, zu keinem Ergebnis, obwohl zwischen beiden Regierungen bezüglich des Anschlußpunktes und den Bedingungen für die Ver-

bindung gar keine grundsätzlichen Meinungsverschiedenheiten bestanden hatten. Daher nahm die bulgarische Regierung, obwohl sie anfänglich den Bahnanschluß bei Swischtoff, einem dem inneren Bahnnetz sehr zugänglichen Punkte, gewünscht hatte, schließlich den Vorschlag der rumänischen Regierung in vollem Umfange an und erklärte sich mit dem Anschluß bei Korabia einverstanden. Rumänien hatte hierbei im Auge, daß die Linie, die die beiden Länder verbinden sollte, mehr internationale Bedeutung erhalten sollte, da sie die Möglichkeit einer direkten Verbindung zwischen dem westlichen und östlichen Europa über Rumänien und Bulgarien mit Makedonien und dem Ägäischen und Adriatischen Meere schuf. Für eine engere Verbindung mit Konstantinopel interessierte sich dabei die rumänische Regierung nicht, weil sie die für diesen Zweck schon vorhandene Verbindung über Konstanza für in jeder Beziehung vorteilhafter erachtete. In Wahrung der Interessen eben dieser Verbindung war sie auch mit einer Verbindung, die noch weiter östlich von Korabia lag, nicht einverstanden; sie befürchtete die Konkurrenz des bulgarischen Hafens Warna.

Von der internationalen Bedeutung dieser zweiten direkteren Verbindung Europas mit dem Ägäischen und Adriatischen Meer ausgehend, wünschte die rumänische Regierung von der bulgarischen, daß sie längs des Isker eine neue Bahn bis Tscherwen Breg, in Länge von 60 km, bauen solle, doch vermochten beide Regierungen in der Angelegenheit nicht zu einem Einverständnis zu gelangen, da die bulgarische Regierung, wenn sie auch nicht gegen den Bau der geforderten neuen Linie durchs Iskertal war, darauf bestand, daß die Brücke bei Korabia mit der nahegelegenen Bahnstation Kreta an der Strecke Somowit—Plewna verbunden werden solle. Später zeigte die bulgarische Regierung ihre Bereitwilligkeit, die Bahn längs des Isker zu bauen, wenn zur Verringerung der Baukosten die Brücke etwas nach Westen, zwischen Tschelej und Beschli, wo das Bett der

Donau geschlossener ist und günstigere Bedingungen für eine Überbrückung des Stromes bietet, verlegt würde. Bis zu diesem Punkte kam man, dann wurden die Verhandlungen abgebrochen, womit die Ausführung der gewünschten Verbindung auf unbestimmte Zeit hinausgeschoben wurde.

Im Jahre 1913 wurde Bulgarien, das in seiner Ohnmacht seinem eigenen Geschick überlassen war, im Bukarester Vertrage gezwungen, sich den Bedingungen zu unterwerfen. Hier wurden ihm zur Verzuckerung der bitteren Pille, die man ihm gereicht, seitens Rumäniens wirtschaftliche Vergünstigungen zugesagt, darunter eine Schienenverbindung beider Länder zwischen Swischtoff und Simnitscha. Schon im folgenden Jahre, im März, schickte die bulgarische Regierung Gesandte nach Bukarest zur Weiterführung der im Jahre 1909 abgebrochenen Unterhandlungen, aber auch diesmal hatten dieselben keinerlei Ergebnis. Es wird nicht zu bezweifeln sein, daß auch in diesem Falle politische, vielleicht auch strategische Erwägungen eine vorwiegende Bedeutung für die Entschließungen der rumänischen Regierung gehabt hatten. Bekannte Tatsache ist, wie bereits weiter oben erwähnt wurde, daß politische Erwägungen eine bedeutende Rolle im Eisenbahnbau auf dem Balkan spielten. Die politischen Ereignisse während des ganzen Jahres 1908, die soviel zur Zuspitzung der Beziehungen zwischen den beiden gruppenführenden Großmächten beigetragen haben, sind noch zu frisch im Gedächtnis aller, als daß es nötig wäre, sie noch besonders betonen zu müssen. In Anbetracht dessen war im Jahre 1914 die politische Lage einer Erneuerung der Unterhandlungen für den Bahnenanschluß zwischen beiden Staaten nicht günstig. In diesem Jahre waren die Wünsche Rumäniens entschieden für den Anschluß seines Bahnnetzes nach dem Ägäischen und Adriatischen Meere über Serbien, weshalb die Aussichten für den Anschluß über Bulgarien sehr gering waren.

D. Zukunftspläne.

Von den in dem Gesetz für den Bahnbau von 1894 zum Bau vorgesehenen Bahnen und den verschiedenen Ergänzungen des Gesetzes zur Erweiterung des Bahnnetzes, die von der Sobranje später angenommen worden waren, sind folgende noch nicht gebaut: Radomir—Dupnitza—Dschumaja, 75,2 km lang; Dupnitza—Bobof Dol, 16,1 km lang; Somowit—Nikopol, 13 km lang; Plewna—Lowetsch—Sewlijewo—Gabrowo, 145 km lang; Sofia—Samokoff, 58 km lang; Schumla—Smedowo—Simnitza oder Karnobat, 122 resp. 104 km lang; Tscherwen Breg—Orechowo, 79 km lang; Eski Dschumaja—Osman Pasar, 26 km lang; Philippopel—Karlowo, 65 km lang; Jambol—Kasäl Agatsch—türkische Grenze, 74 km lang; im ganzen ein Netz von 686 km, wenn zu den aufgeführten Linien noch die Zweigbahnen, die die Städte Haskowo, Peschtera und Kula anschließen sollen, in Gesamtlänge von 67 km hinzugerechnet werden, deren Bau in dem Gesetz von 1911 zur Vervollständigung des Bahnnetzes vorgesehen ist.

Außer diesen Bahnen sind noch auf Grund mehrerer Gesetzesverfügungen im außerordentlichen Staatshaushaltsplan folgende Linien studiert worden: eine Linie zwischen Balkan und Sredna Gora, die Sofia mit den Städten Slatitza, Karlowo, Kalofer, Kasanläk, Sliwen verbinden und so den kürzesten Weg von Sofia nach dem Schwarzen Meer herstellen soll; sodann die Strecke Roman—Turski Iswor—Däbof Dol, die vom Ende des engen Tales des Iskers geradenwegs nach Osten führen soll, um sich mit der Linie Plewna—Lowetsch—Sewlijewo—Gabrowo zu vereinigen; ferner Preslaff—Wärbitza und schließlich Gorna Orechowitza—Elena—Sliwen, in einer Gesamtlänge von etwa 500 km, deren Bau indessen noch nicht durch Sondergesetz für die Vervollständigung des Bahnnetzes festgesetzt ist.

Nach dem Balkankrieg vergab die Regierung im Jahre 1915 im Wettbewerb den Bau der Bahnlinien Radomir—

Dupnitza—Dschumaja mit ihrer Nebenstrecke Dupnitza—Bobof Dol und der Linien Plewna—Lowetsch (52,5 km) und Gabrowo—Sewlijewo (29,7 km). Die beiden letzteren bilden Teilstrecken der Linie Plewna—Lowetsch—Sewlijewo—Gabrowo, die als Verbindung zwischen dem Bahnnetz und den Industriestädten an den Nordhängen des Balkan vorgesehen ist, die, wenn sie vom Bahnnetz abgeschnitten sind, Gefahr laufen, ihre Bedeutung als Handelszentren zu verlieren. Unter diesen drei Strecken legte die Regierung der Strecke Radomir—Dupnitza—Dschumaja und ihrer Weiterführung bis zur griechischen Grenze bei Lewunowo in Gesamtlänge von etwa 140 km die größte Bedeutung bei, weil ohne sie der kleine Teil Makedoniens, den der Bukarester Vertrag für Bulgarien bestimmte, vollständig von diesem letzteren abgeschnitten bleiben würde. Von Radomir ab soll diese Bahnlinie in südlicher Richtung führen, indem sie dem Tal des Dscherman, eines Nebenflusses der Struma, und weiter südlich dieser selbst bis Lewunowo folgt. Beim Studium des Baues der Strecke Radomir—Dschumaja gedachte man auch des nahen Steinkohlenbergwerks bei Bobof Dol, indem der Bau einer besonderen Zweigbahn von Dupnitza aus (16,1 km) vorgesehen wurde. Wegen der Mobilisierung im September 1915 und des Anschlusses Bulgariens an die Zentralmächte konnte dieser Plan nicht zur Ausführung kommen.

Schon vorher, im Jahre 1914, hatte die Regierung, nach dem Abkommen über die 5% Staatsanleihe von 500000 Lewa, die sie mit der Berliner Diskontogesellschaft abgeschlossen hatte, dieser den Bau einer anderen wichtigen Linie, der von Michailowo—Gjümürdschina—Porto Lagos, konzessioniert. Diese Linie, in Länge von 215 km, ist wie geschaffen für die direkte und sichere Verbindung des Staatseisenbahnnetzes mit dem Ägäischen Meere bei Porto Lagos, dessen Hafen zu bauen gleichfalls der genannten Gesellschaft übertragen wurde. Von der Anfangsstation Michailowo, der südlichsten Station der Linie Tschirpan—Stara-Sagora,

folgt die Bahn nach Porto Lagos, die auch Rhodopenbahn genannt wird, weil sie die Rhodopen schneidet, zuerst dem Tal des Meritschleribaches, in dessen Nähe sich eine Menge zutage liegender Fundstellen von Steinkohle befinden, überschreitet die Maritza beim Dorfe Gorno Konewo, wendet sich wieder südlich nach Haskowo. Von hier soll die Eisenbahn in südlicher Richtung laufen und die Wasserscheide zwischen Maritza und Arda durch einen Tunnel von 2075 m Länge durchbohren, worauf sie, in das Becken der Arda eingetreten, deren Nebenfluß Süjütlü folgt. Von neuem dringt sie in die südlichen Rhodopen ein, die sie durch einen Tunnel von 2765 m Länge durchquert. Von diesem letzteren Tunnel geht die Linie nach Gjümürdschina mit einem Höchstgefäll von 20 $^0/_{00}$, das nur für diesen Teil der Linie zugelassen worden ist, und von dort nach dem Hafen von Porto Lagos.

Die vorstehend aufgeführten Bahnlinien sind diejenigen, die die Regierung gleich nach dem Bukarester Friedensschluß zum Bau vorbereitet hatte, sie werden demzufolge auch diejenigen sein, die nach Wiedereintritt normaler Verhältnisse zuerst zur Ausführung gelangen werden. Zu ihnen wird wahrscheinlich noch die Strecke Schumla—Smedowo—Karnobat oder Simnitza treten, die sogenannte östliche Balkanquerbahn, deren Bau im Bahnbaugesetz von 1894 vorgesehen war. Diese Linie wird den Paß von Tschalkawak passieren, indem sie die Täler des Bairam und Boasdere, den Durchbruch der Kamtschija und das Flußtal der Potomischka benutzt. Dieser Paß ist sehr geeignet für den Eisenbahnbau, weil hier die Wasserscheide auf der verhältnismäßig niedrigen Höhe von 405 m über dem Meeresspiegel liegt und die Bahnlinie mit einer Höchststeigung von 15 $^0/_{00}$ durchgeführt werden kann. Der Paß von Tschalkawak ist ein von alters her bekannter Weg zwischen Ostbulgarien und Byzanz, wovon eine Menge Ruinen alter Burgen und zahlreiche Funde byzantinischer Münzen in der näheren Umgebung des Paßweges zeugen. Auf diesem Wege haben

die Türken ihre Feldzüge gegen das rumänische Königreich und Rußland unternommen, weshalb er auch hohe strategische Bedeutung für die türkische Herrschaft besaß; er wurde für sie ein wichtiger Feldpostweg, den auch die fremdstaatlichen Gesandtschaften passierten. In diesem Paß hat auch die Orientbahngesellschaft ihre Studien im Jahre 1872 über die Führung der Bahnlinie angestellt, die Jambol mit der Eisenbahn Rustschuk—Warna, nach ihrem Vertrag mit der türkischen Regierung vom gleichen Jahre, verbinden sollte. Durch denselben Paß also ist der Bau der östlichen Balkanquerbahn vorgesehen, die die Regierung bauen will, um eine dritte Querverbindung zwischen den Bahnlinien auf beiden Seiten des Balkans zu schaffen.

Der Weltkrieg, an dem auch Bulgarien mit allen Kräften teilnimmt, hat zeitweilig die Ausführung der vorgesehenen Bauten unterbrochen, er hat dabei aber eine tiefgreifende Veränderung der Lage auf dem Balkan gebracht. Die Grenzen Bulgariens erreichen im Westen die albanischen Bergketten, indem sie dabei auch das vielersehnte Bruderland Makedonien in sich einschließen; in bezug auf die Eisenbahnverbindung treten damit dem Staate neue Aufgaben entgegen. Auf Grund eines freundschaftlichen Übereinkommens zwischen der Türkei und Bulgarien im Jahre 1915 hat die erstere Gebiete westlich der Maritza abgetreten, damit die bulgarische Ostgrenze auch die Bahnlinie auf dem rechten Ufer dieses Flusses, den einzigen bequemen Verkehrsweg, der Altbulgarien mit den neuen Landgebieten am Ägäischen Meer verbindet, mit umfasse. Zum Ankauf dieser Bahn in Länge von 192,6 km steht die bulgarische Regierung bereits in Unterhandlungen mit der Orientbahngesellschaft, und diese Unterhandlungen sind auf gutem Wege. Mit der Angliederung dieser Bahn, die sich dicht an der Ostgrenze des Landes hinzieht, in das staatliche Bahnnetz, ist indessen die Frage der Erschließung der Gebiete des Ägäischen Meeres nicht vollständig abgeschlossen. Wir möchten sagen, daß mit dem Ankauf der Eisenbahn bis



XIV. Haltestelle Băsowetz (Linie Tirnowo—Boruschtitza).

Dedeagatsch die in Bau gegebene Rhodopenbahn Michailowo —Haskowo—Gjümürdschina—Porto Lagos nicht gegenstandslos geworden ist. Sie wird gebaut werden müssen, weil sie gerade, im Falle der Hafen von Porto Lagos nicht gebaut werden sollte, die weiten Rhodopen zugänglich und kultiviert machen wird, die schon zur Zeit der kriegerischen Thraker, sowie im Mittelalter eine große Rolle im Leben der Völker des östlichen Teils der Balkanhalbinsel gespielt haben, und deren heutige arbeitsame Bevölkerung neuen segenbringenden Daseinsbedingungen zugeführt werden wird. Die Rhodopenbahn wird dabei den kürzesten und geradesten Weg von West- und Mittelbulgarien, sowie von der Donau nach dem Ägäischen Meere darstellen, wenn man nicht den Weg an der Struma ins Auge faßt, der nicht vollständig auf bulgarischem Gebiet liegt, der aber die kürzeste Verbindung von Westbulgarien mit dem Ägäischen Meere bilden würde.

In den neugewonnenen Gebieten im Westen muß der wirtschaftliche Aufschwung bald auf den Bau der nötigen Schienenwege wirken. Als diese Gebiete noch unter türkischer Herrschaft standen, hatte die türkische Regierung im Jahre 1911 der französischen Régie générale des Chemins de fer folgende Linien in Makedonien und Albanien zum Studium übergeben: Murdare—Prischtina—Prisren—Dibra —San Giovanni di Medua; Monastir—Resen—Ochrida—Janina—Gumnitza an der adriatischen Küste; Resen—Ochrid—Dibra; ferner Monastir—Prilep—Gradsko—Schtip —Kotschane—Zarewo Selo bis zur alten bulgarischen Grenze. Als im Jahre 1913 der größere Teil dieser Gebiete an Serbien kam, beauftragte die serbische Regierung das Berliner Haus Julius Berger mit dem Studium einer Linie, die von Skopje ausgehend, dem Tale des Wardar oder dem seines Nebenflusses Treska folgend, über Brod—Prilep nach Monastir führen sollte. Alle diese Eisenbahnentwürfe, die in Rücksicht auf bestimmte und verschiedenartige staatliche Zwecke und Bedürfnisse aufgestellt sind, unterliegen natürlich neuen Ver-

änderungen im Zusammenhang mit den neuen Verhältnissen, die vom Kriege geschaffen wurden. Aber welche Umgestaltungen sie auch immer erfahren mögen, der Plan einer Verbindung der Linie Küstendil—Gjüschewo mit den makedonischen Bahnen bei Kumanowo, um dessen Verwirklichung sich Bulgarien länger als ein Vierteljahrhundert bemühte, hat nichts von seiner lebendigen Bedeutung verloren. Die Verbindung Gjüschewo—Kumanowo, in einer Länge von 87 km, wird bei erster passender Gelegenheit zur Tatsache werden, da diesmal — um mit den Worten des Herrn Ministerpräsidenten Radoslawoff zu reden — die Verbindung von den siegreichen bulgarischen Waffen erkämpft worden ist.

Außer den geplanten neuen Bahnen für die Vervollständigung des Eisenbahnnetzes wird die Staatsbahnverwaltung noch mehrere wichtige und umfangreiche Arbeiten zur Verbesserung des heutigen Bahnnetzes in Angriff nehmen müssen, um neuen Anforderungen und Bedürfnissen des Handelsverkehrs Rechnung zu tragen. Es werden da verschiedene neue Stationen eröffnet werden müssen, unzureichend gewordene werden erweitert oder vollkommen umgestaltet werden, wie dies beispielsweise für Sofia geplant ist, da infolge der Unzulänglichkeit der Anlage der Betrieb selbst bei schwächerem Güterverkehr nur unter großen Schwierigkeiten durchzuführen ist. Später werden entsprechend der Zunahme des Verkehrs einige der Bahnlinien zweigleisig ausgebaut werden müssen, wenn die einzelne Bahn das Höchstmaß ihrer Leistungsfähigkeit erreicht hat. An erster Stelle muß vor allem die internationale Linie über Sofia zweigleisig ausgebaut werden, wenigstens bis zur Station Tschernokonjowo, wo die Strecke nach Porto Lagos sich abzweigt, und nach derselben vielleicht die Linie Sofia—Radomir, die kaum imstande ist, den Kohlentransport aus der Grube von Pernik zu bewältigen, sowie die Linie Sofia—Roman, von der die wichtige Zweiglinie nach Widin führt, und schließlich auch die

Zweiglinie von Roman nach Linie Lowetsch—Sewlijewo—Gabrowo. Im allgemeinen also steht für die Staatsbahnverwaltung eine Menge Arbeit in Aussicht. Der gigantische Kampf der Völker im Weltkrieg zeigt klar genug die Bedeutung guter Bahnverbindungen für die nationale Verteidigung, als daß es auch noch nötig wäre, die Notwendigkeit eines möglichst vollständigen und geordneten Eisenbahnnetzes für einen modernen Staat auseinanderzusetzen. Auf die Erreichung dieses Zieles werden folglich in Zukunft alle Bemühungen der Staatsbahnverwaltung gerichtet sein.

II. Das Staatsbahnnetz und die Betriebsergebnisse.

A. Allgemeines über die Staatsbahnen.

Bis Ende des Jahres 1913 zählte das Staatsbahnnetz 2108,6 km und bestand aus den in Tafel IIa aufgeführten Linien. Diese enthält auch die Zahlenangabe der Stationen und Haltestellen jeder einzelnen Linie. Nach dem Jahresberichte der bulgarischen Staatsbahnen belief sich bis zum Schluß des genannten Jahres der Gesamtwert des ganzen Bahnnetzes auf 282099583 Lewa, was im Mittel 133783 Lewa auf den Kilometer Bahnstrecke ergibt. In diesem Betrag sind indessen nicht mit einbegriffen die Ausgaben für die Aufstellung der generellen Pläne zu den Linien und Kunstbauten, oder für die Baukontrolle, da diese Arbeiten vom Personal des Staatsdienstes ausgeführt worden sind.

Im nämlichen Jahre, 1913, wurde das Eisenbahnnetz des Zartums durch private Bahnen vergrößert, die auf das an Bulgarien abgetretene Gebiet entfielen; es sind dies die Linien: Soflu—Dedeagatsch, die den Orientbahnen gehört, und Oktschilar—Dedeagatsch nebst der Verbindungslinie zwischen diesen beiden Strecken, die der französischen Gesellschaft Jonction Salonique—Constantinople gehört. Be-

hufs Ankaufs der ersteren Linie, die um den Teil verlängert wurde, der auf dem 1915 Bulgarien abgetretenen Gebiet rechts der Maritza liegt, steht die bulgarische Regierung in Unterhandlungen, die dem Abschluß nahe sind. Diese beiden Bahnen, in Gesamtlänge von 360,3 km, bilden zusammen mit dem Staatsbahnnetz, das in den Jahren 1915 und 1916 durch die den Betrieb in diesen Jahren eröffnenden neuen Bahnstrecken der Ringbahn von Sofia und der Strecke Ferdinand—Berkowitza, in Gesamtlänge von 38,6 km, vergrößert worden ist, ein Bahnnetz von 2507,5 km. Im Vergleich zur Gesamtoberfläche des Zartums und seiner Bevölkerungsziffer ist dieses Bahnnetz noch unzureichend, da auf 100 qkm kaum 2,2 und auf 10000 Einwohner erst 5,3 km Eisenbahn entfallen, im Mittel 3,75 km, was einen verhältnismäßig kleinen Koeffizienten ergibt, wenn man sich die gleichen Verhältniszahlen bei fortgeschritteneren Ländern vor Augen hält.

Wie wir erwähnten, sind sämtliche Linien des Staatsbahnnetzes eingleisig und mit Normalspurweite gebaut in Übereinstimmung mit den technischen Vereinbarungen des Vereines deutscher Eisenbahnverwaltungen über den Bau der Haupt- und Nebenbahnen. Der Unterschied, der in den Vorschriften dieser Vereinbarungen zwischen Haupt- und Nebenbahnen gemacht wird, ist indessen beim Bau der Staatsbahnlinien nicht genau innegehalten worden, so daß dieselben hinsichtlich der Tragfähigkeit der Schienen als Nebenbahnen gebaut sind, obwohl einige von ihnen nach ihrer Bedeutung für den Verkehr und der auf ihnen zugelassenen Fahrtgeschwindigkeit zu den Hauptbahnen zu rechnen wären. Dergestalt sind sämtliche nach dem Jahre 1905 in Bau gegebenen Linien gebaut, obwohl alle Brücken derselben für eine Verkehrsbelastung von 17 t auf die Achse, also für einen schwereren Lokomotivtyp, berechnet sind, als dies in den obenerwähnten technischen Vereinbarungen betreffs der Berechnung der Tragfähigkeit der Brücken über Hauptbahnen vorgesehen ist.



XV. Einschnitt vor Boruschtitza.

II. Länge der Staatsbahnlinien und Anzahl der Stationen.

Benennung der Linien	Betriebseröffnung	Länge Baulänge (km)	Länge Betriebslänge (km)	Anzahl der Stationen	Anzahl der Haltestellen
Rustschuk—Warna . . .	1888	224	272	14	3
Zaribrod—Sofia—Wakarel	1888	160,1	192	13	4
Wakarel—Belowo	1888				
Jambol—Burgas	1890	118,8	113	7	3
Sofia—Pernik	1893	34,7	50	4	1
Schumla—Kaspitschan . .	1895	23,9	26	1	1
Pernik—Radomir	1897	15,5	18	2	—
Sofia—Roman	1897	109,4	119	6	8
Gebedsche—Dewne	1898	8,5	10	1	—
Roman—Plewna	1899	83,9	89	5	4
Plewna—Schumla . . .	1899	241,3	262	16	8
Somowit—Jasen	1899	35,3	35	1	5
Rustschuk—Tirnowo . . .	1900	129,8	150	8	5
Simnitza—Sliwen	1907	25,5	26	1	2
Tschirpan—Nowa-Sagora	1908	80	81	3	3
Belowo—Ljubimetz . . .	1908	203,9	204	12	5
Tirnowo Sejmen—Jambol	1908	105,7	107	4	4
Lefski—Swischtoff	1909	48,1	51	3	2
Radomir—Küstendil—Grenze	1910	86,8	98	6	6
Tirnowo—Platschkofzi . .	1910	48,6	53	5	4
Philippopel—Tschirpan .	1910	58,6	59	2	3
Dewne—Oboroischte (Dobritsch).	1910	49,9	52	3	3
Stara-Sagora—Dăbowo . .	1911	37	43	3	—
Zarewa Liwada—Gabrowo .	1912	17,5	21	2	1
Dăbowo—Boruschtitza .	1913	20,5	27	2	—
Platschkofzi—Boruschtitza	1913	23,3	33	1	—
Mesdra—Lom	1913	118,4	126	9	4
Bojtschinofzi—Ferdinand	1913	13,5	13,5	1	—

Der Oberbau der ersten Linien des Staatsbahnnetzes, also der Linien Zaribrod—Sofia—Wakarel, Jambol—Burgas und Sofia—Pernik, besteht aus breitfüßigen Stahlschienen im Gewicht von $32^1/_2$ kg auf den Meter bei 8 m Länge,

mit Lagerung auf zehn Schwellen. Bei der zweiten Linie Jambol—Burgas ist der Oberbau sogar noch schwächer, da die Zahl der Querschwellen auf die Schiene von zehn auf neun verringert ist.

Die später, in der Periode 1895—1900, erbauten Bahnen sind ebenfalls mit verhältnismäßig schwachem Oberbau hergestellt. Sie alle sind mit breitfüßigen Stahlschienen von 31 kg Gewicht auf den Meter und 9,55 m Länge, je eine auf elf Querschwellen befestigt. Dieser Schienentyp von 31 kg Gewicht auf den Meter ist auch für den Oberbau der Bahnlinien angenommen worden, die in der Periode 1895—1913 hergestellt worden sind, wenn auch bezüglich des Unterbaues, insbesondere der Tragfähigkeit der Brücken, alle diese Bahnen nach den Vorschriften der technischen Vereinbarungen über die Hauptbahnen gebaut sind. Eine Verbesserung ist allein bezüglich der Schienenlänge ausgeführt worden, die auf 12 m bei 15 Querschwellen erhöht wurde.

Die Querschwellen sind mit geringen Ausnahmen von Holz: Kiefer, Buche oder Eiche, und mit Zinkchlorid imprägniert, wenn sie von Kiefernholz, und mit Kreosot, wenn sie buchen sind. Ihre technischen Ausmaße sind: 0,26 m Breite, 0,15 m Höhe und 2,50 m Länge für die bis zum Jahre 1900 gebauten Linien und 2,60 m Länge für die in der Periode 1905—1913 erbauten.

Die Gleisbettung besteht vorwiegend aus Flußschotter oder Knack, ihre Kronenbreite beträgt 3—3,40 m, ihre Stärke 0,35 m.

Die Eisenkonstruktionen der Brücken sind gemäß den auf den preußischen Staatsbahnen gültigen Vorschriften ausgeführt („Vorschriften für das Entwerfen von Brücken mit eisernem Überbau auf den preußischen Staatsbahnen, ergänzt durch die Dirksenschen Hilfswerte für das Entwerfen und Berechnung von Brücken mit eisernem Überbau"). Für die bis 1905 gebauten Linien ist die Tragfähigkeit der Brücken für eine Verkehrsbelastung von 14 t auf

die Achse berechnet, für die nach 1905 in Bau gegebenen eine solche von 17 t gemäß den erwähnten Vorschriften der preußischen Staatsbahnen.

Infolge der beständigen Zunahme des Verkehrs und der Fahrgeschwindigkeit macht sich schon seit langem die Notwendigkeit einer Verstärkung des Oberbaues fühlbar. Eine entsprechende Verstärkung mit Schienen von 34,8 kg Gewicht auf den Meter und 12 m Länge, auf 15 Querschwellen befestigt, ist bereits auf der internationalen Linie in Angriff genommen und von der Orientbahngesellschaft bis zur Station Sarambej vollendet worden. Diese begonnene Verstärkung wird fortgeführt werden, und zwar in einem noch stärkeren Schienenprofil von 38 oder 41 kg auf den Meter, je nach den Neigungsverhältnissen der Linie, indem bei den stärksten Steigungen das schwerere Profil von 41 kg zur Anwendung gelangt. Ähnliche Verstärkungen des Oberbaues werden nicht nur bei der Linie Zaribrod—Sofia—Sarambej, sondern auch bei allen anderen Linien geplant, deren Verkehr und Gefälle schwerere Lokomotiven erforderlich machen, wie beispielsweise bei der Linie Sofia—Pernik, auf der der Steinkohlentransport erfolgt. Mit stärkerem Oberbau werden künftig auch diejenigen unter den neuen Linien gebaut werden, die nach ihrer Richtung und den Ortschaften, die sie berühren, die Bedeutung von Hauptbahnen haben würden. Mit stärkerem Oberbau und Schienen von 39 kg Gewicht auf den Meter ist auch die Linie Radomir—Dupnitza—Gorna Dschumaja vorgesehen, die zwar im September 1915 vergeben, deren Bau aber wegen des Eintritts Bulgariens in den Weltkrieg verschoben wurde.

Die Bahnhöfe haben gewöhnlich eine Länge von 500 m, von den äußeren Weichen an gerechnet; die größeren Bahnhöfe, die Anschlußstationen und Kopfstationen sind jedoch noch ausgedehnter.

Außer dem Empfangsgebäude, des auch die Wohnung des Bahnhofsvorstehers enthält, sind auf jedem Bahn-

hof noch an Gebäuden: ein Güterschuppen mit Rampe, Wohnräume für zwei oder mehr Familien der Beamten des Bahnhofsdienstes, ein Wächterhaus, und auf den Kopf- oder Anschlußstationen auch Unterkunftsräume für das Strecken- und Fahrpersonal, ein Lokomotivenschuppen u. a.

Die Wasserstationen sind gewöhnlich in Abständen von 20 bis 30 km eingerichtet, sie können — abgesehen von den größeren Bahnhöfen — in einem Zeitraum von 8 Stunden etwa 50 cbm Wasser liefern.

Auf den meisten Bahnhöfen der nach 1905 erbauten Linien werden die Weichen und Einfahrtssignale vermittelst eines Zentralstellwerks, auf den übrigen durch die Hand bedient.

Die wichtigeren Bahnübergänge sind mit Schranken ausgestattet, darunter mehrere als Zugschranken mit Fernbedienung.

Der größere Teil der Linien des Staatsbahnnetzes hat den Charakter von Gebirgsbahnen, nur die Linien Jambol—Burgas, Jasen—Somowit und die der Orientbahn abgekauften Strecken haben diesen Charakter nicht. Die letzteren folgen dem Tale der Maritza oder ihrer Nebenflüsse und haben keine größeren Steigungen als $12^1/_2$ ‰, während alle übrigen Strecken stärkere Steigungen zeigen. Die internationalen Linien Zaribrod—Sofia—Belowo und Tirnowo—Boruschtitza—Stara-Sagora weisen die schwierigsten Längenprofile des gesamten Bahnnetzes auf. Die erstere übersteigt die Wasserscheide bei Wakarel in 819 m Höhe, die letztere die Gebirgskette des Balkan in 882 m Höhe. Die Überwindung dieser bedeutenden Höhen erfordert Höchststeigungen von 25 ‰ auf ziemlich lange Strecken, auch bei Krümmungen mit kleinen Radien, wie z. B. auf der Strecke Tirnowo—Boruschtitza, bei der an einigen Stellen eine Steigung von 25 ‰ auch bei Krümmungen von 260 m Radius angewandt ist. Stärkere Steigungen sind auch auf der Zentrallinie Sofia—Plewna—Kaspitschan zugelassen, die in ihrer Hauptrichtung die



XVI. Station Boruschtitza.

Täler der vom Balkan zur Donau gehenden Flüsse quer durchschneidet; z. B. solche mit 16 ‰ beim Übergang über die Wasserscheiden zwischen den Flüssen Isker und Wit, Wit und Ossäm, Ossäm und Jantra; und mit 25 ‰ bei der Wasserscheide zwischen den Flüssen Jantra und Tscherni Lom. Letztere Maximalsteigung ist auch bei mehreren der nach der Donau zu gehenden Bahnen, wie z. B. auf den Strecken Rustschuk—Tirnowo und Mesdra—Wratza—Widin zugelassen, die sich in einigen Teilen parallel mit dem Strome halten, wobei sie mehrere Täler der Nebenflüsse quer durchschneiden. Schließlich sind größere Neigungen auch zugelassen bei der Linie Sofia—Küstendil—Grenze, und zwar von 25 ‰ beim Übergang der Wasserscheide zwischen Isker und Struma, bei der Station Wladaja, die 853 m über dem Meeresspiegel liegt, und von 20 ‰ auf der Strecke von Küstendil bis Station Gjüschewo, an der alten Grenze zwischen Bulgarien und der Türkei, die 943,50 m über dem Meere liegt.

Der kleinste für schwieriges Berggelände zulässige Radius beträgt 240 m; er wird aber nur in Ausnahmefällen und bei Nebenbahnen angewandt. Gewöhnlich geht der Radius nicht unter 275 m, bei leichteren Strecken nicht unter 300 m herab. Dieser findet sich am häufigsten bei den vom Staat gebauten Linien.

Bezüglich des rollenden Materials, Lokomotiven und Wagen, verdient bemerkt zu werden, daß es ebenfalls gemäß den technischen Vereinbarungen über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Haupt- und Nebenbahnen des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen hergestellt ist und unterhalten wird. Im ersten Jahre des Staatsbahnbetriebes — 1888 — bestand der Lokomotiven- und Wagenpark aus 16 Lokomotiven, 16 Personen- und 122 Güterwagen. Mit der Erweiterung des Staatsbahnnetzes und der Vergrößerung des Güterverkehrs vermehrte sich das rollende Material zwar ebenfalls mit, aber nicht immer im entsprechenden Maße, so daß im Verhältnis zu der erhöhten

Leistung dieses Materials die Anzahl der Lokomotiven rückständig blieb. Im Jahre 1901, als die erste Periode des Baues des Staatsbahnnetzes zu Ende war, erreichte die Anzahl der Lokomotiven die Ziffer 71, die der Personen- und Güterwagen 1788, darunter 144 Personenwagen. Eine systematischere Vermehrung des rollenden Materials begann im Jahre 1906, aber auch da blieb es hinter den Forderungen und Bedürfnissen des Verkehrs zurück. Im Jahre 1911 bestand das Betriebsmaterial aus 196 Lokomotiven und 4761 Wagen, von denen 270 dem Personenverkehr dienten.

Gemäß der Vergrößerung des Handelsverkehrs wurde auch das Adhäsionsgewicht der Lokomotiven vermehrt, das von 56 t bei den ersten Lokomotiven auf 70 t wuchs, wie sie der neueste Typ $^5/_6$ Güterzuglokomotive aufweist. Dank der Leistungsfähigkeit der Schnellzuglokomotiven vergrößerte sich die Fahrgeschwindigkeit auf einigen Linien, wie Sofia—Warna, die 541 km lang ist, bedeutend. Die ganze Strecke wird in der Richtung auf Warna in 13 Stunden 43 Minuten oder mit einer mittleren Geschwindigkeit von 40 km in der Stunde durchfahren, was ziemlich hoch ist, wenn man das Längsprofil dieser Strecke, das eine Menge starker Steigungen, Krümmungen mit Radien von 275 m aufweist und den Aufenthalt auf den Stationen und Haltestellen in Anrechnung bringt.

Die Schnellzuglokomotiven des neueren Typ haben 3 gekuppelte Achsen und je 4 Zylinder, sie sind Verbund--maschinen, die eine Höchstgeschwindigkeit von 74 km in der Stunde entwickeln; die Verbundpersonenzuglokomotiven mit 4 gekuppelten Achsen, mit 4 Zylindern haben eine Höchstgeschwindigkeit von 65 km in der Stunde in der Ebene und von 25 km in der Stunde bei Steigungen von 25 $^0/_{00}$; und die Güterzuglokomotiven, die stärksten Verbundmaschinen, mit 4 Zylindern und bei einer Schnelligkeit bis zu 20 km in der Stunde, befördern Lasten bis zu 200 t bei Steigungen von 25 $^0/_{00}$. Für kleinere Zweigbahnen werden Tender-



XVII. Erdarbeiterinnen an der Linie Tirnowo—Boruschtitza.

maschinen, Zwillingsmaschinen mit drei gekuppelten Achsen, verwendet.

Die in den letzten Jahren für die Staatsbahnen gelieferten Lokomotiven sind vorwiegend von den deutschen Firmen J. A. Maffei in München, Henschel u. Sohn in Kassel und von der Hannoverschen Maschinenbau-Aktiengesellschaft gebaut worden.

B. Betriebsergebnisse.

Die bulgarischen Staatsbahnen sind nicht zur Erzielung hoher Dividenden gebaut worden. Sie sind, wie dies klar ersichtlich in der Begründung zum Eisenbahngesetz von 1884 dargelegt worden ist, ausschließlich zur Hebung der einheimischen Industrie, des Handels und der kulturellen Erschließung des Landes geschaffen. Die Einkünfte aus den Bahnen sind daher, namentlich in der ersten Zeit, unbedeutend und decken kaum die Betriebskosten, später aber hoben sie sich, so daß sie, parallel der wirtschaftlichen Erstarkung des Landes und des Ausbaues des Bahnnetzes, schon einen Teil der Zinsen des Anlagekapitals decken. Der Fortschritt ist am besten aus einem Vergleich der Zinsgewinne auf das Hundert des Anlagekapitals in den verschiedenen Jahren des Betriebes der Bahnen durch den Staat ersichtlich (s. Tafel III). Danach gab es in den ersten fünf Jahren, von 1888 bis 1893, fast keinen Nutzen; in der Periode von 1893 bis 1900 ergab sich als mittlerer Jahresreingewinn nur 0,52 %, von 1901 bis 1913 vergrößerte sich dieser beständig, erreichte 1905 die Höhe von 2,2 %, 1910 die von 2,75 % und 1911 eine solche von 3,56 % — den höchsten bis jetzt erhaltenen Prozentsatz.

Die schwache Einnahme in 1907 und 1908 ist der Erhöhung der Gehälter der Eisenbahnbeamten, insgesamt um etwa 45 %, die durch den Ausstand der Angestellten 1906 bis 1907 erforderlich geworden war, zuzuschreiben. Die unangenehmen Folgen dieser nicht vorhergesehenen Erhöhung

III. Ergebnisse des Betriebs der Staats-

Jahr	Länge der Linien km	Anlage-kapital in Lewa	Brutto-einnahmen in Lewa	Brutto-ausgaben in Lewa
1888	383,8	68619588	987797	894725
1889	383,8	68648938	2016539	2221716
1890	494,2	77770269	2596520	2610583
1891	494,2	81856937	3132544	2634965
1892	494,2	84252457	3348353	3531867
1893	528,6	87793774	3612538	3183763
1894	528,6	90254479	3818070	3272371
1895	551,5	92368522	4120455	3367107
1896	551,5	93176540	4587831	4051798
1897	672,6	116841073	4592615	4012515
1898	681,0	117892124	5103555	4814204
1899	1047,0	140122492	5118021	4519503
1900	1174,5	150438451	6163454	3891208
1901	1174,5	153529211	7285097	4718706
1902	1175,8	160770744	7498178	5347855
1903	1175,8	161576979	8226842	5692969
1904	1175,8	161166623	10960288	7144334
1905	1175,8	170966656	11170970	7372105
1906	1175,8	176095011	11772387	7233790
1907	1200,1	178801234	14682010	12671419
1908	1589,4	235067224	14318387	12331726
1909	1691,6	250473132	19830200	13873687
1910	1893,9	280250818	22632959	15392711
1911	1930,9	293055509	27674598	17427039
1912	1948,4	304851872	24786190	19306819
1913	2608,6	331955117	18625094	18014650

eisenbahnen seit Beginn des Jahres 1914.

Betriebsüberschuß Lewa	auf den Kilometer Einnahme	auf den Kilometer Ausgabe	Betriebszahl	Gewinn in Prozenten vom Anlagekapital
93072	2571	2329	91	0,14
—	5250	5784	110	—
—	5262	5290	100	—
497579	6348	5340	84	0,61
—	6785	7157	105	—
428775	6838	6027	88	0,49
545699	7227	6194	86	0,60
853348	7471	5919	79	0,90
536033	8319	7347	88	0,58
580100	6824	5966	87	0,50
289351	7494	7069	94	0,25
598578	6681	5900	88	0,43
2272246	5728	3616	63	1,51
2566391	6203	4004	65	1,67
2150323	6377	4548	71	1,33
2533872	6996	4842	69	1,57
3815954	9322	6076	65	2,31
3798865	9501	6270	66	2,22
4538597	10012	6152	61	2,58
1410591	11828	10643	90	0,79
1986660	10957	9437	86	0,99
5956513	12152	8502	70	2,45
7240289	12918	8736	68	2,71
10247558	14504	9133	63	3,56
5479371	12730	9916	78	1,80
610444	9296	8991	97	0,20

der Bahnbetriebskosten konnten nur durch den Ankauf der Orientbahnen und die Vereinheitlichung der Tarife im Jahre 1909 wettgemacht werden. Der Rückgang der Einnahmen wiederum in den Jahren 1912 und 1913 ist dem Balkankrieg beizumessen, der mit der Mobilisation im September 1912 begann und mit dem Bukarester Frieden im Juni des folgenden Jahres endete. Bis zu dem Tage der Mobilisation flossen die Einkünfte genau, wie sie vorausgesehen waren, und nach den ersten neun Monaten hatten sie sich, gegenüber dem gleichen Zeitraum von 1911, um 3164605 Lewa vermehrt.

IV. Personen- und Güterverkehr im Jahre 1909/10.

Jahr	Personenverkehr	Güterverkehr (in Tonnen)		Dienstlicher Güterverkehr	Güterverkehr total
		Eilgut	Frachtgut		
1909	2830593	7644	1412633	182315	1602591
1910	3069917	6470	1482594	181623	1670687
1911	3489372	7534	2029914	254639	2592087

In der dreijährigen Periode von 1909 bis 1911, vom Jahre der Verstaatlichung der Orientbahnen bis zum letzten Jahre des normalen Betriebes des Staatsbahnnetzes, war die Finanzlage der Staatsbahnen verhältnismäßig sehr gut. Es war in dieser Periode eine Zunahme des Reise- und Güterverkehrs zu bemerken, die beide in 1911 um 23%, resp. 62% gestiegen waren, gegenüber dem entsprechenden Verkehr in 1909 prozentual mehr, als die Vergrößerung des Bahnnetzes während dieser Periode betragen hat. Besonders macht sich die Zunahme des Reise- und Güterverkehrs in den Jahren 1911 und 1912 vor der Mobilisierung bemerkbar, die die besten Jahre des Staatsbahnbetriebes gewesen sind. Im letzten normalen Jahre des Staatsbahnbetriebs — 1911 — waren die Ergebnisse die folgenden:

V. Leistung der Betriebsmittel.

Länge der im Betrieb befindlichen Linien: 1930,9 km.

Rollendes Material am 31. Dezember 1911:

Lokomotiven		168
Tenderlokomotiven		28
Zahl der Achsen	insgesamt	881
	auf 1 km Linie	0,442

Personenwagen.

Personenwagen	270
Achsen durchschnittlich auf den Wagen	3,07
Anzahl der Sitzplätze	11725
Sitzplätze auf die Achse	14,74

Güterwagen.

Güterwagen	4341
Achsenzahl auf den Wagen	2
„ „ „ Linienkilometer	4,49

Leistungskraft der Betriebsmittel.

Zurückgelegte Kilometer	Weg	6578741
	im Rangierdienst	2311439
	Zusammen	8890180
Durchschnittlich auf eine Lokomotive Kilometer		45358

Personenwagen.

Zurückgelegte Kilometer	15097726
„ Achsenkilometer	46341359
Durchschnittlich auf die Achse Kilometer	57113

Güterwagen.

Zurückgelegte Kilometer	41704780
„ Achsenkilometer	83409560
Durchschnittlich auf die Achse Kilometer	9607

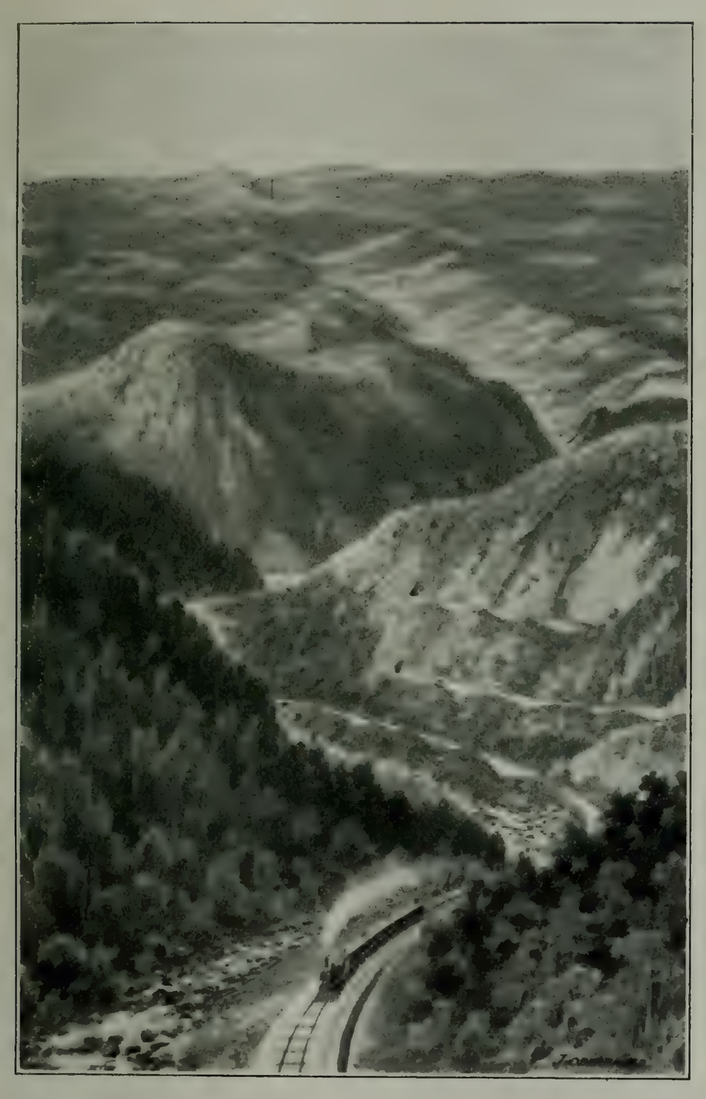
VI. Leistung der Züge.

Art der Züge	Zahl der Züge	Gewicht in Tonnen		Geleistete Tonnenkilometer			
		Brutto	Netto	Brutto	Netto	Zug-kilometer	Achs-kilometer
Personenzüge .	11 217	1 646 667	208 505	412 694 678	38 862 067	2 471 953	57 606 642
Gemischte Züge	9 324	2 149 013	614 987	256 279 725	80 132 640	997 532	36 656 931
Lastzüge . . .	17 758	5 225 992	2 382 994	519 713 169	232 012 692	1 824 706	72 525 031
Arbeitszüge . .	1 379	457 541	228 033	38 525 058	15 143 614	121 477	3 868 953

Auf den Zug entfallen im Durchschnitt:

Brutto Tonnen	238	Brutto Tonnenkilometer	30 929
Netto "	86,56	Netto "	9 228
		Zugkilometer	136,49

Auf den Tag entfallen im Durchschnitt 108,7 Züge.



XVIII. Entwickelung der Linie Boruschtitza—Stara Sagora am Südabhang des Balkans.

VII. Personen- und Frachtverkehr.

Personen	Zahl	Prozent	Reise-kilometer	Der einzelne Reisende legte zurück Kilometer
I. Klasse. .	14982	0,43	3179815	212,24
II. „ . .	218196	6,22	29458630	135,01
III. „ . .	3256194	93,25	201456513	61,87
Zusammen:	3489372	100	234094958	67,08

Auf den Streckenkilometer entfallen 122688 Reisekilometer.
„ „ Tag „ 9560 Reisende.

Güter	Tonnen	Tonnen-kilometer	Die Einzeltonne Frachtgut legte zurück Kilometer
Gepäck	10557	1205969	114,23
Güter	2037447	270358370	132,69
Dienstliche Materialien.	254639	34137815	134,06
Insgesamt:	2302643	305702154	132,76

Auf den Streckenkilometer entfallen an Fracht je Tonnen 1067,8.
„ „ „ „ Tonnenkilometer 141694.

An Gütern wird, der Menge nach, an erster Stelle Getreide befördert (622385 t); sodann Steinkohlen (244648 t), Steine (133649 t), Holz (131947 t), Bauhölzer (126891 t), Sammelgut (92428 t), Rüben (71388 t), Mehl (70120 t) usw.

VIII. Gesamt-Einnahmen und -Ausgaben.

	Lewa	%
I. Einnahmen:		
Aus dem Personenverkehr .	10982075	39,7
Aus dem Güterverkehr . .	15786549	57,0
Zusammen:	26768624	96,7
Nebenerträge	905975	3,3
in Summa:	27674599	100
II. Ausgaben:		
Zentralverwaltung	802257	4,6
Verkehrsdienst	3631150	21,1
Unterhaltungsdienst	5118529	29,7
Zugförderungsdienst	7875103	45,6
in Summa:	17427039	100

III. Reineinnahmen. . . . . 10247560 Lewa
Einkünfte auf den Streckenkilometer . 14504 „
Ausgaben „ „ „ . 9133 „
Reingewinn „ „ „ . 5371 „
Nutzen auf das Hundert vom Anlagekapital 3,56

IX. Personal und Angestellte.

Aus welchem Dienst	Beamte und Angestellte	Ständige Arbeiter	Insgesamt
Zentralverwaltung und Sanitätsdienst . . .	300	—	300
Verkehrsdienst . . .	1910	—	1910
Unterhaltungsdienst .	923	2200	3123
Zugförderungsdienst . .	1027	1469	2496
	4160	3669	7829

Auf 1 Streckenkilometer entfallen Beamte 4,05
Auf 10000 Lewa der Gesamteinnahme brutto 2,82

X. Vergleichende Tabelle zwischen Bayern und Bulgarien.

Eisenbahnen im Betriebsjahr 1911	Königreich Bayern	Königreich Bulgarien
Flächeninhalt in Quadratkilometer	75859	96345
Bevölkerung (Volkszählung von 1910)	6887291	4337513
Bahnlänge, in Kilometer	8216,39	1930,9
Ausstattungsziffer	11,4	3,75
Lokomotiven	2393	196
Wagen	59430	4967
Beförderte Personen	123162151	3489372
Personenkilometer	3404651046	234094958
Auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge	438602	122688
Beförderte Gütertonnen	43117948	2292087
Gefahrener Gütertonnenkilometer	5139867894	304496185
Auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge	655131	157691
Geleistete Lokomotivkilometer	103132061	6578741
Je eine Lokomotive in Kilometern	43097	45358
Auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge	12980	3407
Geleistete Wagenkilometer	2668984584	151032656
Je ein Wagen in Kilometern	44890	34296
Auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge	335926	79155
Gesamteinnahmen, in Mark	297321895	24414900
Auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge	37665	11603
Gesamtausgaben	189366129	13941631
Auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge	23989	7306
Betriebskoeffizient	63,6	63,0
Reingewinn auf 100	5	3,56

C. Einrichtung und Ausgestaltung des Tarifwesens.

Die ursprünglichen Tarife, die im Jahre 1888 im Betrieb der ersten Staatseisenbahn Zaribrod—Sofia—Wakarel angewandt wurden, sind kilometrisch, d. h. die Frachttaxe wird nach den gegebenen Einheitspreisen berechnet für

1 km und 1 Passagier, 100 kg Gepäck oder 1 t Frachtgut entsprechend der tarifmäßigen Entfernung und dem Gewicht der Frachtgüter. Diese Tarife, die in der Konvention „à quatre“ von der österreichisch-ungarischen, serbischen, bulgarischen und türkischen Regierung gemeinschaftlich aufgestellt wurden, haben eine Reihe von Veränderungen erfahren, zuerst bei der Vereinigung der Linien Rustschuk—Warna und Jambol—Burgas, später, im Jahre 1901, mit Bezug auf das gesamte Eisenbahnnetz. In letzterem Jahre wurde für den Lokalverkehr das sogenannte Differenzialtarifsystem angenommen, wonach das Maß der Taxen in Abhängigkeit von der Transportweglänge bestimmt wird. Auf dieser Grundlage der Herabsetzung der Frachttaxen nach den Entfernungen wurde im Jahre 1901 der Haupttarif für den Transport von Gütern und Tieren ausgearbeitet und eingeführt. Der Ankauf der Orientbahnen im Jahre 1909 und deren Vereinigung mit dem Staatsbahnnetz machte eine wiederholte Abänderung des Tarifs von 1901 erforderlich, die von der Notwendigkeit der Vereinheitlichung der Tarife und deren Übereinstimmung mit den neuen Verhältnissen vorgeschrieben wurde.

Die neuen Tarife sind unter Beobachtung der folgenden Hauptpunkte aufgestellt:

1. Die Erleichterung der Ausfuhr der Landesprodukte und der Einfuhr von Auslandswaren über die Schwarze-Meer-Häfen Warna für das nördliche Bulgarien und Burgas für das südliche, sowie für Waren, die nach den Donauhäfen aus Österreich-Ungarn und Deutschland kommen und nicht den Seeweg nehmen, ist ein seit Bestehen des Staatsbahnnetzes angenommener Grundsatz. Beide Seehäfen, die mit den Hauptlinien gleichzeitig erbaut worden sind, wurden namentlich in der Absicht geschaffen, den heimischen Handel von der fremden Vermittlung zu befreien, und ihm gleichzeitig, unabhängig von der Jahreszeit und von den Beziehungen Bulgariens zu den Nachbarstaaten, eine ungehinderte Entwicklung zu sichern.



XIX. Station Popofzi an der Linie Boruschtitza—Stara Sagora.

Zu demselben Zwecke — Erleichterung der Ausfuhr durch die Seehäfen — hatten die Staatsbahnen vor dem Aufkauf der Orientbahnen große Tarifermäßigungen auf den Linien Sarambej—Sofia—Warna und Jambol—Burgas eingeführt, um den Orientbahnen einen möglichst großen Teil ihres Güterverkehrs zu entziehen und nach den bulgarischen Häfen zu lenken.

Die Ermäßigung der Frachten in der Richtung auf Warna hatte in der Tat eine Abnahme des Güterverkehrs in einigen Donauhäfen zur Folge, in denen sich vor der Erbauung der Bahnen und der Seehäfen der Außenhandel, vorwiegend der Exporthandel des Landes vollzog. Die Richtung, die dem Ausfuhrverkehr auf der Donau gegeben wurde, ist aber eine solche, daß der Staat alle Grundlagen zur Begünstigung und Erleichterung der Ausfuhr nach den bulgarischen Seehäfen hatte.

Tatsächlich bewegt sich die Getreideausfuhr aus den bulgarischen Donauhäfen infolge des Umstandes, daß die Seedampfer nicht an das bulgarische Donauufer herankommen können, nach den rumänischen Häfen Braila, Galatz oder Sulina, wo diese Dampfer anlegen können. Auf diese Weise wird nicht nur die heimische Ausfuhr in Abhängigkeit von der Vermittlung eines fremden Staates gesetzt, sondern auch wegen der unvermeidlichen Umladungen mit übermäßig hohen Unkosten belastet. Andererseits ist aber der Weg auf der Donau nicht immer offen, da der Strom zufriert, noch dazu in der Zeit der lebhaftesten Ausfuhr und des besten Geschäftsverkehrs. Infolge dieses Umstandes wird der Güterverkehr manchmal für mehr als zwei Monate unterbrochen, was den Handel sehr stark behindert. Von der Richtung der Ausfuhr nach den Schwarze-Meer-Häfen haben dabei auch die Staatsbahnen Vorteil, da sie einen großen Teil des Frachtverkehrs, von dem früher, als er dem Donauweg folgte, fremde Transportgesellschaften ihren Nutzen zogen, aufnahmen. Mit dieser Ablenkung der Ausfuhr nach den Schwarze-Meer-Häfen folgt

Bulgarien übrigens nur dem Beispiel anderer Staaten, namentlich Rumäniens, das, obwohl es Donauhäfen besitzt, in denen auch Seedampfer anlegen können, doch alles mögliche tut, um seine Ausfuhr nach Konstanza zu lenken, wohin die Ausfuhr des Landes bereits zu fast zwei Dritteln ihren Weg nimmt.

In den Donauhäfen haben die herabgesetzten Tarife nicht hemmenden Charakter; sie sind solche, daß die Marktpreise für die Produkte in diesen Häfen und in den Seehäfen Warna und Burgas fast gleich ausfallen. Infolgedessen vollzieht sich nach wie vor ein großer Teil des Ausfuhrhandels auf der Donau; namentlich der Handel mit Österreich-Ungarn und Deutschland, das begünstigt ist.

2. Der zweite Grundsatz, der bei Aufstellung der Tarife ins Auge gefaßt wurde, ist, daß die Deckung der Betriebsausgaben und des Anlagekapitals für die Bahnen möglichst unmittelbar von denen getragen werde, die sich ihrer bedienen, jedoch unter der Bedingung, daß die Taxenhöhe der Entwicklung des Güterverkehrs nicht schade im allgemeinen Interesse der Industrie und des Handels des Landes, für die in erster Linie die Schaffung des Staatsbahnnetzes vorgesehen war. Es wurde dabei ins Auge gefaßt, daß, wenn sich bei Anwendung der aufgestellten Tarife für die Anfangszeit ein Ausfall bei den Deckungskosten der Gesamtausgaben ergeben sollte, dieser Ausfall aus den Einnahmen des Staatshaushalts getilgt würde, so daß mit dieser Politik wirtschaftlicher Förderung des Wohlstandes im Lande ein gemeinnütziges Werk vollbracht würde, wovon die gesamte Bevölkerung Nutzen zieht.

Diese Bestimmung steht im Einklang mit der Politik, die der Staat beim Bau der Eisenbahnen verfolgte. Nach derselben sollen die Eisenbahnen als Mittel zur Förderung der Landwirtschaft, des Handels und der Industrie dienen, im allgemeinen zur Kräftigung des jugendlichen Staatsorganismus. Es wurde darum anfangs nicht auf große Einnahmen gerechnet, wohl aber für eine spätere Zeit, wann

die erstarkte wirtschaftliche Lage des Landes gestatten würde, daß sich die Einnahmen derart höben, daß sie zur Deckung aller Ausgaben, einschließlich der Zinsen des Anlagekapitals, ausreichen würden.

Bei der Aufstellung der Tarife hatte man vor allem die Bedeutung der Güter für den Handel und die Industrie des Landes nach ihrem Wert und ihrer Masse im Auge. Aus diesem Grunde stehen nicht im Genuß der Gütertarifermäßigung alle diejenigen Güter, deren Erzeugung oder Transport sich infolge der Ermäßigung der festgestellten Frachten nicht vermehren könnte.

3. Der dritte Grundsatz für die Aufstellung der Tarife betrifft die Differentialtarife, das sind solche, die im Gegensatz zur wachsenden Entfernung sich ermäßigen, nach dem sogenannten belgischen System der fallenden Basen.

Diese Tarife, die unter Berücksichtigung des Wettbewerbs im Jahre 1901 eingeführt wurden, sind auch nach dem Ankauf der Orientbahnen in Kraft geblieben, um die Ausfuhr der heimischen Erzeugnisse nach den bulgarischen Schwarze-Meer-Häfen zu sichern, denen die Donauhäfen, sowie der Hafen von Dedeagatsch Konkurrenz machten, wohin die Orientbahngesellschaft einen Teil der Landesausfuhr zu leiten bestrebt war.

Der Ankauf der Orientbahnen und die Vereinheitlichung der Tarife im Jahre 1909 war für die Bahnen von sehr günstigen Folgen. Von 2738488 Lewa im Jahre 1908 hob sich der Rohüberschuß aus den Eisenbahnen im folgenden Jahre auf 6654377 Lewa, während der Betriebskoeffizient von 0,82 im Jahre 1908 auf 0,66 fiel und der Gewinn vom Hundert des Anlagekapitals auf 2,5 gestiegen ist. Diese Einnahme wuchs stetig bis zur Mobilisierung im Jahre 1912, an dessen Schluß die Bruttoeinnahme auf 32 Millionen gestiegen wäre, wenn der Krieg nicht ausgebrochen wäre, gegenüber 14967642 Lewa im Jahre 1908 und 20109121 Lewa im Jahre 1909, in dem das Staatsbahnnetz durch die Verstaatlichung der Orientbahnen abgerundet wurde.

Um ein Bild von den für die Staatsbahnen in Gültigkeit stehenden Tarifen zu geben, mögen nachstehend folgende Ausführungen dienen:

Personen- und Gepäcktarife.[1]) Lokalpersonentarif. Der gegenwärtige Lokalpersonentarif besteht aus zwei Teilen: aus dem seit 1. Mai 1913 gültigen Teil I, enthaltend die allgemeinen und besonderen Bestimmungen für die Beförderung von Personen, Gepäck, Expreßgut und Hunden und aus dem am 1. Oktober 1914 eingeführten Teil II, enthaltend die normalen Fahrpreise und Gepäckfrachtsätze.

Die zurzeit auf dem ganzen Netze angewandten Personen- und Gepäckpreise sind aus einem am 15. Juli 1909 eingeführten, staffelförmig gebildeten Tarif entstanden. Dieser hatte für die Schnell- und Personenzüge die Einheitssätze: Von 1 bis 50 km, für die I. Kl. 8 Stot. für 1 Person und 1 km, für die II. Kl. 6 Stot. und für die III. Kl. 4 Stot.; von 51 bis 100 km, für die I. Kl. 7,80 Stot., für die II. Kl. 5,85 Stot., für die III. Kl. 3,90 Stot. usw. bis 701 und darüber, mit den Minimalfahrpreisen für die I. Kl. 5,20 Stot., für die II. Kl. 3,90 und für die III. Kl. 2,60 Stot. Der Gepäckpreis für 10 kg war 0,3 Stot. für 1 km.

Bei Benutzung der gemischten Züge wurde eine Ermäßigung von 20% zugestanden.

Die auf Grund dieser Einheitssätze ermittelten Fahrpreise und Gepäcksätze waren bis 1. Mai 1913 in Kraft. An diesem Datum wurden dieselben um 5% erhöht. Anderthalb Jahre später, und zwar am 1. Oktober 1914, erhielten die Fahrpreise abermals eine Erhöhung von 10%, und auf diese Weise entstanden die seit diesem Datum angewandten, in dem Personen- und Gepäcktarife, Teil II, enthaltenen Fahrpreise und Gepäckfrachtsätze. In letztere wurde bei dieser Gelegenheit auch der bis dahin als besondere Nebengebühr erhobene Trägerlohn eingerechnet.

[1]) Die nachfolgenden Mitteilungen verdanken wir der Liebenswürdigkeit des Herrn Antipoff, Chef des Tarifbureaus bei der Generaldirektion.



XX. Viadukt an der Linie Stara Sagora—Kasanlăk.

Aus den normalen Fahrpreisen bestehen nur noch die sogenannten „Konventionsfahrpreise", die bei Benützung der zwischen Wien und Konstantinopel verkehrenden direkten Gemeinschaftszüge erhoben werden. Diese Fahrpreise sind auf Grund der festen Einheitssätze berechnet: für die I. Kl. 11, für die II. Kl. 8 und für die III. Kl. 5 Stot. für Person und Kilometer.

Auf den bulgarischen Staatsbahnen besteht gegenwärtig kein Unterschied zwischen den Fahrpreisen der Schnell- und Personenzüge, sowie der gemischten Züge. Ferner ist hinsichtlich der Gültigkeit der Fahrkarten zu bemerken, daß dieselben zur Ausführung der Reise an dem Tage und mit dem Zuge berechtigen, für den sie ausgegeben sind. Rückfahrtkarten zu ermäßigten Preisen werden in der Regel nicht ausgegeben. Auch wird kein Freigepäck gewährt.

Fahrpreisermäßigungen, die gewöhnlich 50% betragen, werden insbesondere in folgenden Fällen zugestanden: Für Kinder vom vollendeten vierten bis zum vollendeten zehnten Lebensjahr; für Schüler, Schülerinnen und Studierende; für Soldaten, Offiziere und im Dienste reisende, dem Mannschaftsstande der Finanz- und Sicherheitswache angehörige Personen; für in geschlossener Gesellschaft von mindestens 20 Personen und auf eine Entfernung von mehr als 30 km reisende Arbeiter; für Mitglieder von Schauspiel- und Musikgesellschaften, sowie von sonstigen Gesellschaften und Vereinen, die gemeinnützige Zwecke verfolgen, endlich für Besucher und Teilnehmer an gemeinnützigen Besprechungen, Ausstellungen, Musterwirtschaften, Versuchsstationen usw.

Bei Schulausflügen, die von Schülern und Schülerinnen in Begleitung von Lehrern unternommen werden, beträgt die Ermäßigung 75%, ohne Rücksicht auf die Entfernung und die Anzahl der Teilnehmer.

Zivilarrestanten und deren Begleiter, sowie mittellose, durch den Biß wutverdächtiger Tiere verletzte Personen werden unentgeltlich befördert.

Eine sehr erhebliche Ermäßigung der Fahrpreise wird durch die Ausgabe von Zeitkarten (Abonnementskarten) zugestanden. Die Zeitkarten wurden am 17. Mai 1897 eingeführt. Seit dem 1. August 1912 werden, insbesondere für die Bedürfnisse der handeltreibenden Firmen, auch Zeitkarten, die auf die Namen von zwei oder drei Personen lauten, ausgegeben. Diese letzteren können jedoch in einer und derselben Zeit nur von einer der berechtigten Personen benützt werden. Die auf einen Namen lautenden Zeitkarten werden mit Gültigkeitsdauer von 1, 3, 6, 9 und 12 Monaten und für verschiedene Entfernungen, sowie für das ganze Netz ausgestellt.

Als Expreßgut werden einzelne Stücke mit einem Höchstgewicht von 20 kg und mit nicht mehr als 1 m Länge und Breite befördert. Die Frachtgebühren solcher Sendungen werden auf Grund der Einheitssätze berechnet: für Entfernungen bis 150 km 0,75 Lewa für Stücke bis 10 kg und 1,25 Lewa für Stücke bis 20 kg; bis 300 km 1 Lewa, bezüglich 1,50 usw.; für Entfernungen über 600 km gelten die Preise: 2 Lewa für Stücke bis 10 kg und 3 Lewa für solche bis 20 kg.

Direkte Tarife für den Personen- und Gepäckverkehr. Die bulgarischen Staatsbahnen sind mit mehreren europäischen Ländern, insbesondere aber mit den Nachbarstaaten und mit Österreich-Ungarn und Deutschland in direkten Verkehrsbeziehungen, und es sind zur Förderung dieser Beziehungen eine ziemlich große Anzahl direkte Personentarife vorhanden. Der älteste und zugleich der entwickeltste Tarifverband bildet der sogenannte „À quatre tarif", d. i. der direkte Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Österreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei. Ihm schließen sich an beide Verkehre mit Deutschland, und zwar a) der norddeutsche und b) der süddeutsch-schweizerisch-serbisch-bulgarisch-türkische Tarif für den direkten Personen- und Gepäckverkehr. Wenig entwickelt und infolgedessen von geringerer

Bedeutung sind: a) der französische, b) der belgische und c) der englisch-österreichisch-ungarisch-rumänisch-serbisch-bulgarisch-orientalische direkte Personen- und Gepäcktarifsverband.

Eine besondere Art von direkten Tarifen bilden die sogenannten kombinierten Tarife für den Verkehr zwischen Eisenbahnstationen und Stationen (Agentien) der verschiedenen Fluß- und Seeschiffahrtsgesellschaften. Bei diesen wird die Beförderung zum Teil auf dem Landwege, zum Teil auf dem Wasserwege ausgeführt. Solche direkten Tarife für den Personen- und Gepäckverkehr bestehen zwischen den Stationen der bulgarischen Staatsbahnen und den Stationen der I. K. K. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, der Kgl. ungarischen Fluß- und See-Schiffahrts-Aktien-Gesellschaft und der Bulgarischen Handels-Dampfschiffahrts-Gesellschaft im Schwarzen und im Ägäischen Meere.

Der Übergang vom Schiff zur Eisenbahn oder umgekehrt findet auf der Donau in den Hafenstationen Lom, Somowit, Swischtoff und Rustschuk und am Schwarzen Meer in Warna und Burgas statt.

Es besteht auch ein direkter Tarif für die Beförderung von Personen und Gepäck zwischen Stationen der bulgarischen Staatsbahnen und denen der rumänischen Eisenbahnen mit Schiffsüberfuhr zwischen Rustschuk und Giurgiu (Dschurdschu) bezugsweise Ramadan. Dieser ist jedoch kein reiner Personentarif, denn außer den Fahrpreisen und Gepäcksätzen enthält er auch Frachtsätze für die Beförderung von Eilgütern.

In den Fahrpreisen und Gepäckfrachtsätzen, die in den oben aufgezählten direkten Personen- und Gepäcktarifen enthalten sind, sind, mit wenig Ausnahmen, die für den bulgarischen Durchlauf eingerechneten Anteile dem Lokalpersonentarif ohne Ermäßigung entnommen, und zwar sind in dem kombinierten Verkehr die gewöhnlichen, für Schnell- und Personenzüge gültigen Fahrpreise und in dem übrigen

Verkehr die Konventionalfahrpreise zugrunde gelegt. Es ist jedoch zu erwähnen, daß diese letzteren Fahrpreise im Verkehr von österreichisch-ungarischen und von deutschen Stationen nach Konstantinopel oder umgekehrt mit Rücksicht auf den Mitbewerb des Seeweges, auf 8,5 für die I. Klasse, auf 5,5 für die II. und auf 3,5 Stotinki für die III. Klasse ermäßigt sind.

Schließlich ist noch zu erwähnen, daß auf den bulgarischen Staatsbahnen seit dem Jahre 1898 zusammenstellbare Fahrscheine im Anschluß an die für den Verein deutscher Eisenbahnen gültigen Rundreisehefte unter gleichen Bedingungen zur Ausgabe gelangen.

Gütertarife. Lokalgütertarife. Die neueste Ausgabe des Lokalgütertarifs datiert vom 1. Januar 1915. Dieser Tarif besteht aus zwei Heften: Heft I bildet den eigentlichen Gütertarif, und Heft II enthält die in tabellarischer Form aufgestellten kilometrischen Entfernungen zwischen den Stationen. Das Tarifheft I ist wiederum in zwei große Abschnitte eingeteilt, und zwar enthält der erste Abschnitt die allgemeinen Bestimmungen für den Gütertransport, besondere Bestimmungen für bestimmte Gegenstände, Tarif für die Nebengebühren, alphabetisches Verzeichnis der im Tarife benannten Frachtgüter und schließlich die Warenklassifikation. Der zweite Abschnitt enthält die Tariftabellen mit Einheitssätzen für Klassenguttarif und für die Ausnahmetarife.

Alle im Lokalgütertarife enthaltenen Frachtsätze sind nach dem im Jahre 1901 eingeführten Staffelsystem gebildet. Eine Ausnahme bilden nur die Eilgutfrachtsätze, die auf Grund gleicher Einheitssätze für alle Entfernungen aufgestellt sind. Die Frachtsätze sowohl des Klassenguttarifes, wie auch der Ausnahmetarife sind in den Tariftabellen zonenartig aufgestellt. Die Zonen sind von verschiedener Länge, und zwar bis 100 km von je 2 km, von 101 bis 400 km von je 5 km und von 401 km und darüber von je 10 km.

Klassenguttarif. Die Einteilung des Klassenguttarifs ist dem österreich-ungarischen Klassenguttarifschema ähnlich. Die Einteilung, sowie die für die einzelnen Klassen festgesetzten Einheitspreise sind aus nachstehender Zusammenstellung zu ersehen:

Entfernung	Für Eilgut		
	gewöhnliches	Ermäßigtes	
		Stückgut	5000 kg
	In Stotinki für 1 Tonne und 1 km		
Von 1—100 km . . .	30,0	20,0	15,0
„ 101—200 „ . . .	30,0	20,0	15,0
„ 201—300 „ . . .	30,0	20,0	15,0
„ 301—400 „ . . .	30,0	20,0	15,0
„ 401 und darüber . .	30,0	20,0	15,0
Manipulationsgebühr für 1 Tonne	200	200	200

Entfernung	Für Frachtgut					
	Stückgut		Wagenladungsklassen			
	I	II	A_1	A_2	B	C
	In Stotinki für 1 Tonne und 1 km					
Von 1—100 km . .	15,0	12,0	11,0	10,0	8,0	6,0
„ 101—200 „ . .	14,0	11,0	10,0	9,0	7,5	5,5
„ 201—300 „ . .	12,0	9,0	7,7	7,0	6,0	5,0
„ 301—400 „ . .	10,0	7,0	4,4	4,0	4,0	4,0
„ 401 und darüber .	9,0	6,0	3,3	3,0	3,0	3,0
Manipulationsgebühr für 1 Tonne . . .	150	150	150	150	100	100

Die Frachtsätze für ermäßigtes Eilgut in Einzelsendungen oder in Ladungen von mindestens 5000 kg finden für bestimmte Artikel, hauptsächlich leicht verderbliche Lebensmittel, Anwendung. Welche Frachtgüter und unter

welchen Bedingungen sie in die Klassen II, A_1, A_2, B und C gehen, ist aus der Güterklassifikation zu ersehen. Die daselbst nicht genannten Frachtgüter werden bei der Aufgabe als Stückgut zu den Frachtsätzen der Klasse I und bei Aufgabe in Mengen von mindestens 5000 oder 10000 kg zu den Frachtsätzen des Ausnahmetarifs Nr. 2 befördert.

Ausnahmetarife. Außer dem Klassenguttarif bestehen für bestimmte Artikel Ausnahmetarife mit billigem Beförderungspreise. Von diesen erwähnen wir nur die wichtigsten, die am meisten Verwendung finden, nämlich die Ausnahmetarife Nr. 2, Nr. 3 und Nr. 6.

Der Ausnahmetarif Nr. 2 (Güter aller Art) wird für solche Artikel angewandt, für die im Tarife eine besondere Abfertigungsweise bei Aufgabe von 5000 kg oder 10000 kg nicht vorgesehen ist. Zu den Frachtsätzen dieses Ausnahmetarifs werden auch die sogenannten Sammelgüter in Mengen von mindestens 5000 kg befördert. Die Einheitssätze dieses Tarifs sind folgende:

	5000 kg	10000 kg
	In Stotinki für 1 Tonne und 1 km	
Von 1—100 km	12,0	10,0
,, 101—200 ,, ...	11,0	9,0
,, 201—300 ,, ...	9,0	7,0
,, 301—400 ,, ...	7,0	4,0
,, 401 und darüber	6,0	3,0
Manipulationsgebühr für 1 Tonne	150	150

Zur Förderung des Einfuhrverkehrs durch die Hafenstationen Warna und Burgas sind in einer besonderen Stationstariftabelle des Ausnahmetarifs Nr. 2 bedeutend ermäßigte Wettbewerbsfrachtsätze, die nur in der Richtung von den genannten zwei Hafenstationen nach dem Innern des Landes angewandt werden.

Der Ausnahmetarif Nr. 3 enthält stark herabgesetzte

Beförderungspreise für zahlreiche Massenartikel, auch Rohstoffe, wie Steine, Steinkohle, Erze, Brennholz, Ton, Ziegel, Lumpen u. dgl.

Die Hauptbeförderungs- und Ausfuhrartikel des hauptsächlich ackerbautreibenden Landes bilden die Erzeugnisse der Landwirtschaft. Diese werden zu den Frachtsätzen des Ausnahmetarifs Nr. 6 befördert, der Anwendung findet für Sendungen von Getreide aller Art, von Hülsenfrüchten, Ölsamen, sowie auch von Mehl und Mahlprodukten aus Getreide und Hülsenfrüchten. Die Einheitssätze dieses Ausnahmetarifs sind wie folgt festgesetzt: Von 1 bis 100 km 6, von 101 bis 200 km 5,5, von 201 bis 300 km 5, von 301 bis 400 km 4, von 401 km und darüber 3 Stotinki für 1 t und 1 km. Manipulationsgebühr 100 Stotinki für die Tonne. Außer den auf Grund dieser Einheitssätze bezeichneten Beförderungspreisen enthält der Ausnahmetarif Nr. 6 in einer besonderen, in Stationstarifform aufgestellten Tariftabelle aus Wettbewerbsrücksichten erheblich herabgesetzte Frachtsätze für den Ausfuhrverkehr von Binnenstationen nach den Hafenstationen Warna und Burgas.

Außer den durch die Einführung von Ausnahmetarifen hauptsächlich zum Zwecke der Förderung der Ein- und Ausfuhr gewährten Ermäßigungen der Beförderungspreise, sind noch durch besondere Gesetze Frachtbegünstigungen zur Förderung und Unterstützung der heimischen Produktion zugestanden. Die wichtigeren und die weitgehendsten Zugeständnisse zu diesem Zwecke wurden durch das seit dem Jahre 1894 in Kraft stehende Gesetz zur Hebung der heimischen Industrie gewährt. Nach den Bestimmungen dieses Gesetzes werden sowohl die nach den Fabriken zur Bearbeitung zugeführten Rohstoffe, als auch die von denselben erzeugten Industrieartikel auf allen Linien mit einer 15—35prozentigen Ermäßigung von allen Frachtsätzen des Klassenguttarifs und der Ausnahmetarife befördert. Es ist diesen, sowie anderen ähnlichen Begünstigungen zu verdanken, daß Bulgarien, das vor etwa 20 Jahren überhaupt

keine Industrie hatte, gegenwärtig über 400 lebensfähige Industrieunternehmungen aufzählen kann.

Ähnliche Ermäßigungen, die in gewissen Fällen bis 50% von den gewöhnlichen Beförderungspreisen betragen, werden auch zur Hebung der heimischen Vieh-, Bienen und Obstzucht zugestanden.

Andere Ermäßigungen werden im Güterverkehr nicht gewährt. Das Refaktie- und Rückvergütungswesen, das vor einigen Jahren viel in Gebrauch war, ist zurzeit bedeutend eingeschränkt.

Direkte Gütertarife. Solche bestehen für den Verkehr zwischen Deutschland und Österreich-Ungarn einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei andererseits, sowie für den direkten Verkehr der drei letztgenannten Ländergebiete untereinander. Sehr entwickelt sind auch die Donau-Umschlagstarife für die Beförderung von Gütern zwischen den Stationen (Agentien) der verschiedenen Donau-Dampfschiffsunternehmungen und Stationen der bulgarischen Staatsbahnen. Gegenwärtig bestehen solche Tarife für den direkten Verkehr zwischen Stationen der bulgarischen Staatsbahnen einerseits und Stationen 1. der I. K. K. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, 2. der Kgl. Ungarischen Fluß- und Seeschiffahrts-Aktien-Gesellschaft, 3. der Kgl. Rumänischen Staatsflußschiffahrt, gemeinschaftlich mit der Süddeutschen Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft und 4. der Russischen Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft anderseits.

Zur Förderung der Ausfuhr der Landwirtschaftsprodukte, sowie der Einfuhr von Kolonialwaren nach oder aus der Levante ist ein direkter Tarif zwischen bulgarischen Bahnstationen und Mittelmeer-Agentien der bulgarischen Handels-Dampfschiffahrts-Gesellschaft geschaffen.

In den in diesen Tarifen enthaltenen direkten Beförderungspreisen sind die Anteile für den bulgarischen Durchlauf mit wenigen Ausnahmen dem Lokalgütertarife entnommen. Für den Verkehr von und nach Konstantinopel,



XXI. Tunnel an der Linie Zarewa Liwada—Gabrowo.

Warna und Burgas sind aus denselben Wettbewerbsrücksichten wie im Personenverkehr entsprechende Ermäßigungen der bulgarischen Anteile zugestanden.

Die Beförderungsbedingungen, sowie die sonstigen Bestimmungen über die Ausführung des Frachtvertrages sind in einem besonderen Betriebsreglement für den internen Verkehr enthalten.

Für die internationalen Tarifverbände ist das Betriebsreglement für den direkten Verkehr zwischen Deutschland und Österreich-Ungarn einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei andererseits maßgebend.

Hierbei ist jedoch zu bemerken, daß für den internationalen Verkehr auch das internationale Übereinkommen über den Frachtverkehr, dem Bulgarien seit dem 29. Dezember 1911 beigetreten ist, Anwendung findet.

D. Verwaltung.

In der Zeit bis zur Erbauung der Eisenbahnlinie Zaribrod—Sofia—Wakarel, der ersten des Staatsbahnnetzes, beschäftigte sich die Abteilung für Eisenbahnwesen, anfangs dem Ministerium des Innern, dann (1882—1884) dem damals neubegründeten Ministerium der öffentlichen Bauten, des Handels und der Landwirtschaft und schließlich dem Ministerium der Finanzen unterstellt, ausschließlich mit dem Studium oder dem Bau von Eisenbahnen. Im Jahre 1888, als die obengenannte Bahn dem Betrieb übergeben wurde, wurde eine besondere Direktion für den Betrieb dieser Linie geschaffen, der eine zweite für den Betrieb der im gleichen Jahre angekauften Privatbahn Rustschuk—Warna hinzugefügt wurde. Später, in den Jahren 1890—1899, wurden diese beiden Direktionen in Inspektionen umgestaltet, denen eine dritte Inspektion für die Verwaltung der Linie Jambol—Burgas angegliedert wurde. In der nämlichen Zeit entstand unter dem Ministerium für öffentliche Bauten, Wege und Verkehrswesen

das 1894 ins Leben gerufen wurde, die „Zentralbetriebsverwaltung der Staatseisenbahnen", die 1901 zur Direktion ausgebildet wurde. Innerhalb desselben Ministeriums wurde 1895 auf Grund des Gesetzes für Erweiterung und Ausbau des Eisenbahnnetzes ein vom Betriebsamt unabhängiges Spezialamt für den Bau von Eisenbahnen und Häfen ins Leben gerufen. Dieses neue Amt, das im Jahre 1906 in „Direktion für den Bau von Eisenbahnen und Häfen" umgestaltet wurde, wurde 1911 zusammen mit der Eisenbahnbetriebsdirektion dem im gleichen Jahre begründeten neuen Ministerium für Eisenbahnen, Post und Telegraphen zugeteilt. Dieses Ministerium wurde geschaffen, um der Entwicklung des Eisenbahnwesens einen stärkeren Anstoß zu verleihen und es in kürzester Frist auf die Höhe zu bringen, welche die Zeit und die Verhältnisse zur wirtschaftlichen Kräftigung des Landes heischten.

Die Generaldirektion für das Bauwesen stellt die Entwürfe für das Studium und den Bau von Eisenbahnen und Häfen auf. Ihr Zentralorgan bildet eine „Technische Kommission" unter Vorsitz des Generaldirektors, die bereits im Jahre 1883 zur Leitung des Baues der ersten Staatsbahnlinie Zaribrod—Sofia—Wakarel eingesetzt und später, 1885, reorganisiert wurde. Die Generaldirektion für das Bauwesen zerfällt in die Einzelabteilungen für das Studium der Eisenbahnen, ferner eine technische für die Leitung des Baues der Eisenbahnen, eine wasserbauliche, die die Bauarbeiten bei der Anlage der Häfen am Meer und an der Donau zu studieren und zu leiten hat, und die Buchhalterei. Die Generaldirektion studiert und erteilt auch Gutachten für den Bau privater Industriebahnen gemäß dem Gesetz über diese.

Die Generaldirektion für den Eisenbahnbetrieb zerfällt in folgende Abteilungen: Rechtsberatungsstelle, Sekretariat, Verkehr, Unterhaltung, Zugförderung, Geschäftsabteilung, Finanzabteilung und Hafendienst.

Die Rechtsberatungsstelle führt den Schriftwechsel

juristischen Charakters und vertritt wichtigere Prozesse vor Gericht.

Das Sekretariat besorgt das Personalwesen für den inneren Dienst der Direktion, stellt die Dauerkarten und Legitimationen, Freifahrten oder Reisen zu ermäßigten Fahrpreisen aus und wechselt Rundreisekarten mit ausländischen Eisenbahnverwaltungen oder Dampfschiffahrtsgesellschaften aus.

Die Abteilung für Verkehr umfaßt den Zug-, Telegraphen- und Wagenverteilungsdienst, stellt den Fahrplan der Züge für den Orts- und internationalen Verkehr auf und begleicht die Rechnungen mit den ausländischen Bahnverwaltungen für Miete und Zeitverlust beim Wagenaustausch.

Die Abteilung für Unterhaltung der Bahnen hat die Gleise mit allen zugehörigen Einrichtungen in Ordnung zu erhalten zur Sicherung eines geregelten und ordnungsgemäßen Zugverkehrs. Dieselbe Abteilung hat auch sämtliche Baulichkeiten an den Linien in gutem Zustand zu erhalten, alle Bauarbeiten zur Erweiterung der Bahnlinien, Installationen oder Gebäude entsprechend den wachsenden Bedürfnissen zu planen und zu leiten; sie führt die polizeiliche Aufsicht auf den Bahnlinien, verwaltet den Schwellen-Imprägnierungsdienst und liefert die für die Unterhaltung erforderlichen Materialien.

Die Abteilung für die Zugförderung verwaltet den Dienst für die Zugförderung, die Werkstätten und das Material. Der äußere Zugförderungsdienst und derjenige für die Instandhaltung und Reparatur der Fahrbetriebsmittel wird für das gesamte Eisenbahnnetz von drei Inspektionen, die ihren Sitz in Sofia, Rustschuk und Burgas haben, wo sich je eine Werkstätte befindet, versehen. Das Materialienbureau verwaltet den Dienst der Magazine bei den Werkstätten und Niederlagen und liefert alle erforderlichen Materialien für den Bahnbetrieb, soweit sie zur Instandhaltung des rollenden Materials, der Anlagen und der Installationen auf den Bahnhöfen usw. notwendig sind.

Die Geschäftsabteilung versieht den geschäftlichen Teil des Betriebsdienstes. Sie ist in die Bureaus für Tarifwesen, Reklamationen und Restitutionen, Gepäckscheine, Kontrolle über die Einkünfte vom Güterverkehr und Statistik eingeteilt.

Die Finanzabteilung führt die Beamtenbücher, die Kontrollbücher über gegebene Vorschüsse, ein Journal und ein Hauptbuch über erlassene Zahlungsbefehle, sowie ein Buch über die Unternehmer. Es unterbreitet dem Finanzministerium allmonatlich Berichte über den Stand der Staatshaushaltskredite und stellt die Statistik der Ausgaben zum Staatshaushalt zusammen. Die Abteilung prüft und schließt ab die Abrechnungen der Stationen und Magazine, stellt monatliche Tabellen über die Bruttoeinnahmen und jährliche über die Finanzlage der Eisenbahnen zusammen, prüft und liquidiert die Repertitionsrechnungen und allmonatlich die Bilanzen des Zentralrechnungsbureaus in Budapest über Personen- und Güterbeförderung im direkten Verkehr mit den ausländischen Eisenbahnverwaltungen usw. und verwaltet den Fonds für die Hilfskasse.

Die Abteilung für Hafendienst verwaltet den Betrieb der Meeres- und Donauhäfen und hält deren Anlagen im Stand. Sie versieht auch den Dienst der Hafenpolizei gemäß dem Gesetz über die Hafenpolizei.

Der Generaldirektor, der Subdirektor, die Leiter der Rechtsstelle und der übrigen Abteilungen bilden einen sogenannten „ständigen Rat" der Bahnverwaltung, der gleichzeitig Disziplinarkommission, Tarifberatungsstelle und technischer Ausschuß ist. Diesem ständigen Rate liegt ob, wichtigere Instruktionen, Vorschriften und gesetzliche Bestimmungen, die die Organisation und Verbesserung der verschiedenen Dienstzweige zum Gegenstand haben, Pläne zum Staatshaushalt, wichtigere Neueinführungen und Abänderungen bezüglich der Konstruktionstypen, des rollenden Materials oder der Installationen, sowie Tarife für den Güter- und Personenverkehr auszuarbeiten. Dieser Rat



XXII. Eröffnung der Linie Zarewa Liwada—Gabrowo durch Zar Ferdinand.

verfügt auch über Disziplinarstrafen und gibt seine Gutachten bei Beamtenbeförderungen ab.

Das Gesetz über den Staatsbahnbetrieb vom Jahre 1908 sieht vor, daß die Aufsicht über den Außendienst ausgeführt wird von Inspektoren aus den Abteilungen für Verkehr, Zugförderung, Unterhaltung und Hafendienst mit abgegrenzten Bezirken, doch sind diese Inspektionen noch nicht eingeführt. Aus diesem Grunde sind auch die in dem nämlichen Gesetz vorgesehenen örtlichen Beratungsstellen, zusammengesetzt aus von der betreffenden Handelskammer empfohlenen Industriellen und Kaufleuten, zwecks Meinungsäußerungen zu den Tarifen und zu anderen Fragen noch nicht eingeführt worden.

Die Organisation der Generaldirektion der Eisenbahnen hat noch nicht die Entwicklung erlangt, die für sie in dem erwähnten Gesetz über den Staatsbahnbetrieb vorgesehen ist. Wenn es bis heute nicht für notwendig erachtet worden ist, die beabsichtigte Dezentralisierung in der Verwaltung durchzuführen, so wird sich diese in kurzer Zeit nötig machen, da sich das Bahnnetz durch den Bau neuer Linien und den Ankauf privater Bahnen immermehr vergrößert, ebenso wächst der Güterverkehr beständig. Alsdann wird sich vielleicht auch eine entsprechende Reorganisation des gesamten Eisenbahnministeriums nach dem Vorbild der westeuropäischen Staaten nötig machen, da es in seiner heutigen Verfassung keinen vollkommenen Organismus darstellt.

Wohlfahrtseinrichtungen. Wie alle Staatsbeamten und Angestellten des Staates, haben auch die Beamten und Angestellten der Staatsbahnen Pensionsberechtigung, sobald sie mindestens 15 Jahre im Dienst sind. Pensionsberechtigung genießen auch alle ständigen Arbeiter der Eisenbahnwerkstätten, die fest angestellt sind.

Die Höhe der Pension ist gleich $^1/_{40}$ des Betrags des mittleren Jahreseinkommens aus den letzten 10 Jahren, vervielfacht mit der Zahl der Dienstjahre und der Zwölftel

des letzten Jahres. Nach 25 Dienstjahren erhöht sich die Pension um 2%. Anspruch auf Invalidenrente besitzen sämtliche Staatsbeamte und Angestellte ohne Rücksicht auf die Zahl der Dienstjahre, wenn sie teilweise oder vollständig in Erfüllung ihrer Amtspflicht arbeitsunfähig geworden sind. Die Höhe der Invalidenrente schwankt je nach dem einzelnen Falle zwischen $^1/_3$ und $^2/_3$ des Jahresgehaltes.

Anspruch auf Invalidenrente und unentgeltliche ärztliche Behandlung besitzen laut Gesetz von 1906 über die Unterstützung der staatlichen Arbeiter in Fällen der Invalidität und Krankheit auch die Bahnarbeiter. Nach diesem Gesetz wird die Invalidenrente jedem Arbeiter gewährt, der ohne sein Verschulden in Ausübung des Dienstes durch erlittene Beschädigungen erwerbsunfähig geworden ist. Die Höhe dieser Rente schwankt zwischen $^1/_3$ und $^3/_4$ des Jahresbezugs oder dem 300fachen des letzten Tagelohns. Ist er Tagelöhner, so darf die Rente 1800 Lewa nicht übersteigen und nicht unter 240 Lewa jährlich betragen.

Im Falle der Erkrankung eines Arbeiters im Zusammenhang mit seiner Tätigkeit wird ihm der Tagelohn auf die Dauer von höchstens drei Monaten weiterbezahlt, worauf er pensioniert wird. In Krankheitsfällen wird Arbeitern oder deren Familien ärztlicher Beistand und ebenso Geldunterstützung für eine bestimmte Frist, die die Dauer von drei Monaten nicht übersteigen darf, vom vierten Tag der Erkrankung ab gewährt. Ihre Höhe wird nach einem besonderen Statut festgesetzt.

Im Falle des Ablebens geht die Pensionsberechtigung oder die Geldunterstützung auf die Familie der Beamten, Angestellten oder Arbeiter, oder, falls diese nicht verheiratet waren, auf die Eltern über, wenn sie unbemittelt sind.

Die Hauptquelle des Pensionsfonds für die Beamten und Angestellten bilden die Abzüge in Höhe von 7 bis 8% von den Gehältern und $^1/_{12}$ vom Jahreseinkommen eines jeden neuernannten Beamten nebst der Differenz des ersten Monats-

gehalts bei der Beförderung. Die Quelle des Fonds der Arbeiterpensionen besteht in der Hauptsache in den Lohnabzügen in Höhe von 2% vom Lohn, von den Lohnerhöhungen und von den gewährten Staatsbeihilfen. Für ärztliche Behandlung der Beamten, Angestellten und Arbeiter an den Staatsbahnen wird aus Staatsmitteln besondere ärztliche Dienstleistung unterhalten, die von einem Oberarzt und zwölf Bezirksärzten mit der entsprechenden Zahl von Apothekern, Heilgehilfen und Laboranten versehen wird.

Im Gesetz von 1908 über den Betrieb der Staatsbahnen und Häfen ist auch die Begründung einer Hilfskasse für Eisenbahnbeamte und Angestellte, sei es zu einmaliger, zeitweiliger oder gegenseitiger Hilfeleistung, sei es als Unterstützung von Pensionen oder Asylen für die Beamten oder ihre Familien, vorgesehen. Der Fonds dieser Kasse wird aus den Geldstrafen, Bußen aus der Disziplinarordnung der Eisenbahnbeamten und Angestellten, Übertretungen der Polizeivorschriften für die Eisenbahnen, Häfen und Ufer, aus den Beiträgen der Pensionsberechtigten und Asylbewohner aufgebracht. Das Recht auf einmalige Hilfeleistung im Betrage von höchstens einem Monatsgehalt, aber nur einmal im Jahr, haben unbemittelte Angestellte und Beamte, die dauernd erkrankt oder arbeitsunfähig geworden sind; diese Hilfeleistung wird auch den Familien verstorbener Beamten und Angestellten gewährt. Periodische Unterstützungen von nicht über 600 Lewa jährlich und nicht länger als auf fünf Jahre werden bedürftigen Beamten und Angestellten gewährt, die durch Entlassung oder infolge leidenden Zustandes den Dienst verlassen haben, bevor sie die Dienstjahre zur Pensionierung hinter sich hatten. Mit gleichem Recht genießen auch die Familien der Beamten, wenn letztere verstorben sind, Unterstützungen in Form von Vorschüssen auf die Dauer bis zu drei Monaten mit 5% Zinsenabzug nach Maßgabe des Monatsgehalts; ebenso auch jene Beamte, die sich in vorübergehender Notlage befinden.

Zur Fundierung und Unterhaltung der Pensionen und Asyle ist ein besonderer Fonds aus einem Drittel der monatlichen Einnahmen der Hilfskasse gebildet worden.

Bei der Generaldirektion der Eisenbahnen sind ferner auf eigene Anregung der Beamten und Angestellten hin ein Wohlfahrts- und Versicherungsverein auf Gegenseitigkeit, eine Hilfssparkasse und ein Konsumverein gegründet worden, die sämtlich die gegenseitige Unterstützung der Mitglieder zum Zweck haben. Der Wohlfahrtsverein, der 625 Mitglieder zählt, die allen Rangstufen der Beamtenschaft angehören, versichert seine Mitglieder gegen einen Monatsbeitrag von 2% ihres Monatsgehalts mit einer Versicherungssumme bis 75% des Jahresgehalts für den Fall des Ablebens, sowie mit zeitweiligen Unterstützungen in Fällen von Krankheit oder Invalidität.

III. Industriebahnen.

Das Eisenbahngesetz von 1885 bestimmt, daß private Gesellschaften oder Personen kein Recht besitzen, auf eigene Rechnung Eisenbahnlinien zu erbauen oder sie in Betrieb zu nehmen. Eine Ausnahme ist nur für Kleinbahnen zugelassen, die einer Sonderbestimmung, nicht aber der öffentlichen Benutzung dienen und gewerbliche, industrielle und andere Anlagen oder Bergwerke mit den Staatsbahnlinien verbinden. Nach dem erwähnten Gesetz kann der Bau derartiger Privatbahnen nur nach voraufgegangener Beschlußfassung seitens der Sobranje erfolgen.

Diese letztere Bestimmung des Gesetzes — daß für jeden gesonderten Fall des Baues einer privaten Kleinbahn ein besonderer Beschluß der Sobranje einzuholen sei — hat den Bau derartiger Bahnen, deren Notwendigkeit mit der wachsenden Entwicklung der heimischen Industrie und des Handelsverkehrs immer fühlbarer wurde, in hohem Maße behindert.



XXIII. Der erste Zug.

Dabei ist in der Reihe der Gesetze, die zur Anregung der heimischen Industrie und des Handels späterhin von der Sobranje angenommen wurden, das Recht der Industriellen, ihre Unternehmungen dem Zweigbahnbetrieb anzugliedern, klar umrissen, insofern zu diesem Behuf ihnen sogar verschiedene Zugeständnisse, wie z. B. unentgeltliche Überlassung des erforderlichen Geländes für den Bau der Zweigbahnen, falls dieses dem Staat oder der Gemeinde gehörte, u. dgl. m. gemacht waren. Einen Schritt vorwärts in der Regelung der Frage der industriellen Kleinbahnen tat man im Jahre 1897, als die Sobranje ein Sondergesetz annahm für den Bau und Betrieb von Zweigbahnen, die industrielle Anlagen, Bergwerke, Niederlagen und ähnliche Unternehmungen mit den Staatsbahnlinien verbinden. Nach diesem Gesetz, das ausschließlich den Bau von Privatbahnen mit Normalspurweite im Auge hat, die mit staatlichen Wagen betrieben werden, ist für den Bau solcher Privatbahnen ein besonderer Beschluß der Sobranje nicht erforderlich; sie werden auf Kosten des Besitzers nach den vom Ministerium genehmigten Plänen gebaut. Dieses bestimmt auch die Betriebseröffnung. Bezüglich der Frachttaxen, die für Transporte mit Staatsbahnwagen auf solchen Bahnen zu nehmen sind, sollen sie die gleichen sein wie auf den Staatsbahnlinien, auch dann, wenn die Transporte in Wagen, die Eigentum des Besitzers der Zweigbahn sind, erfolgen sollten.

Mit diesem Gesetz ist aber die Frage der privaten Industriebahnen, die ausschließlich für den Privatgebrauch bestimmt sind, nicht endgültig gelöst, denn es bezieht sich ja nur auf normalspurige Bahnen, die zur Verbindung von ganz bestimmten industriellen Anlagen mit benachbarten Bahnstationen bestimmt sind. Die Notwendigkeit eines neuen Gesetzes, das die Frage der privaten Industriebahnen umfassend behandelt, wurde mit der Entwicklung der Industrie immer dringlicher und trat besonders hervor, nachdem in den neueren, von der Sobranje angenommenen

Gesetzen zur Anregung der heimischen Industrie und des Handels das Recht industrieller Unternehmungen, Anschluß an das Staatsbahnnetz zu nehmen, in viel bestimmterer und klarerer Form anerkannt worden war, und zwar nicht nur für wenige bestimmte Industriezweige, wie sie das Gesetz von 1897 festgesetzt hatte. Ein derartiges Gesetz für Industriebahnen, das die Frage der Privatbahnen erschöpfender regelte, nahm die Sobranje im Jahre 1912 an. Seine wichtigeren Bestimmungen sind folgende:

„Industriebahnen sind normalspurige oder schmalspurige Schienenwege, Drahtseilbahnen oder Schwebebahnen mit oder ohne Maschinenbeförderung, die zur Verbindung einer Industrieanlage, eines Bergwerks, Steinbruchs, eines land- oder forstwirtschaftlichen Betriebes, überhaupt einer gewerblichen Unternehmung mit Eisenbahnstationen, Landstraßen, Bahnen oder Häfen dienen.

Die Industriebahnen dienen ausschließlich den Bedürfnissen der Unternehmung, in deren Dienst sie stehen, und dürfen nicht im öffentlichen Verkehr verwendet werden. Es können aber derartige Bahnen, nachdem sie mindestens 20 Jahre hindurch in Privatbesitz gewesen sind, in Eisenbahnen von örtlichem Interesse umgewandelt werden, wenn die Regierung glaubt, daß sie infolge der Lage in bewohnten Gegenden, durch die sie führen, die Bedeutung von Bahnlinien für öffentlichen Verkehr erlangt haben.

Die Industriebahnen stellen einen untrennbaren Teil der Unternehmung, der sie dienen, dar. Sie werden gebaut unter speziellen, für alle Fälle aufgestellten Bedingungen, die vom Eisenbahnministerium bestimmt und auf Grund der Pläne vom gleichen Ministerium genehmigt wurden.

Gesuche um Bauerlaubnis für Industriebahnen sind unter Beifügung des Planes der Linie dem Eisenbahnministerium, Generaldirektion für Bauwesen, einzureichen, das sie in Gemeinschaft mit anderen, von der nachgesuchten Konzession berührten Ministerien studiert und sie sodann mit Gutachten im Ministerrat zur endgültigen Entscheidung vorlegt.

Die für den Bau von Industriebahnen und ihren Installationen erforderlichen Ländereien werden dem Gesuchsteller unentgeltlich überlassen, wenn sie Staatseigentum sind.

Alle weiteren Gebäude, private oder im Besitz einer Gemeinde oder eines Bezirks befindliche, werden auf Grund des Gesetzes über die Enteignung immobilen Besitzes im öffentlichen Interesse übernommen und vom Besitzer der Kleinbahn bezahlt. Der letztere hat außerdem Recht auf unentgeltliche Benutzung von Wasserkraft, falls diese nicht Privateigentum ist, von zollfreier Einfuhr aller Materialien, Geräte, Maschinen oder rollenden Materials, das zum Bau oder Betrieb der Linie nötig ist; ebenso findet die Beförderung dieser Materialien auf den Staatsbahnen nach den vorteilhaftesten Tarifen statt.

Wenn eine Industriebahn den Anschluß einer anderen ähnlichen Bahn gestattet, so muß ihr Besitzer hierzu die Einwilligung geben, sofern nicht technische Hindernisse in Betracht kommen. Unternehmungen oder gewerbliche Anlagen, die auf solche Weise mit einer Privatbahn verbunden worden sind, zahlen an deren Besitzer eine vom Eisenbahnministerium bestimmte Frachttaxe nach Tonne und Kilometer.

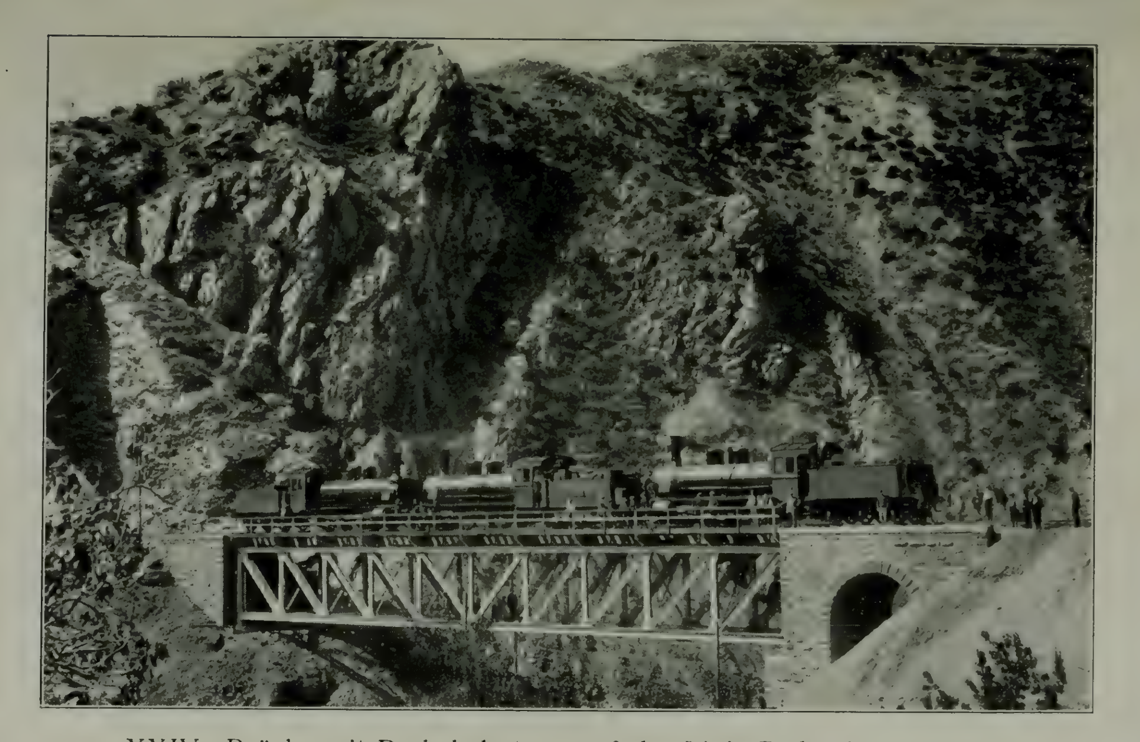
Die Inbetriebnahme der Industriebahnen hängt von der Entscheidung des Eisenbahnministeriums ab, das vorher die Linie und ihr rollendes Material untersucht. Der Betrieb, der mit dem der Bahn gehörigen rollenden Material unterhalten wird, steht ebenfalls unter Aufsicht der Staatsbahnverwaltung, die in gewissen Zeiträumen auch das Zugförderungsmaterial besichtigt.

Das sind die wichtigsten Bestimmungen im neuen Gesetz über die Industriebahnen, die für den Bau von solchen Bahnen sehr förderlich gewesen sind. Zu den auf Grund des Gesetzes über die Industriebahnen gebauten Schleppbahnen in Länge von insgesamt 32 km kamen in kurzer Zeit noch mehrere Schwebebahnen beträchtlicher Länge.

Von größeren normalspurigen Privatbahnen, die auch auf der beigefügten Eisenbahnkarte eingezeichnet sind, verdienen erwähnt zu werden die von einer Gesellschaft zur Ausbeutung des Longosa-Waldes betriebene Bahn Sindel—Longosa, mit 13,23 km Tariflänge; die Zweigbahn von der Station Schumla nach der Bierbrauerei in dieser Stadt, mit 7,6 km Tariflänge; die Zweigbahn von der Station Gorna Orechowitza nach der Zuckerfabrik bei dieser Station, von 2,05 km Länge, und die von der Station Kajali nach der Zuckerfabrik bei dieser Station von 2,77 km Länge usw.

Von Schwebebahnen wurden von den deutschen Firmen Otto Pohlig (Köln) und A. Bleichert (Leipzig) an längeren Strecken gebaut: die Linie, die die Kupferlagerstätten mit den Hochöfen bei Station Elissejna verbindet und 7016 m lang ist; die Linie der Keramischen Gesellschaft „Isida" bei der Station Nowoselzi, die 9850 m lang ist, und die Linie der Zementfabrik bei Batanofzi, 1348 m lang.

Dem für den Bau von Industriebahnen gegebenen Anstoß wurde indessen bald Einhalt getan durch die Ereignisse vom Jahre 1912, die in Verbindung mit dem Weltkrieg seit 1914 bis heute und vielleicht auch für die nähere Zukunft noch die Industriellen von dortigen Unternehmungen zurückhalten werden.



XXIV. Brücke mit Probebelastung auf der Linie Radomir—Küstendil.

Literatur.

Das Eisenbahnwesen auf der Balkan-Halbinsel. Von Dr. M. Dimtschoff. Bamberg 1894.

Les Chemins de fer bulgares, par G. Bousquet, Paris, 1909.

Строителитѣ на съврѣменна България. Отъ Симеонъ Радевъ, София.

Кореспонденция на Министерството на външнитѣ работи и на изповѣданията, отъ 26. III. до 15. X. 1880 г.

Желѣзопѫтниятъ въпросъ. Отъ инженеръ П. Николовъ, София, 1899.

Du Danube à l'Adriatique et de la mer Noire à l'Adriatique etc., P. Nicoloff, Sofia, 1909.

Нѣколко думи по въпроса за откупването на източнитѣ желѣзници. Отъ Ив. Бешковъ и Т. Ив. Каракашовъ. Желѣзопѫтенъ Сборникъ, книжки 11 и 12, 1908 г.

По постройката и откупуването на компанскитѣ линии въ България. Отъ * * *, въ сѫщиятъ Сборникъ, година IV (1909).

Една страница изъ тарифната ни политика. Отъ Д-ръ Ив. Карасеровъ, въ сѫщиятъ Сборникъ, година XIV (1909).

Източнитѣ желѣзници въ България и откупването имъ отъ държавата. Отъ Т. Ив. Каракашовъ. Списание на Българското Инженерно Архитектно дружество, год. XI, книжки 3 и 4.

Точкитѣ и условията при които би трѣбвало да стане свързването на нашата ж. п. мрѣжа съ желѣзопѫтнитѣ линии на съсѣднитѣ на България държави. Отъ Инженеръ С. Сарафовъ, сѫщото списание, година XIII, книжки 5 и 6.

Тарифна политика на българскитѣ държавни желѣзници. Отъ Б. Морфовъ, сѫщото списание, година XVI, страница 389.

Прѣзъ кѫдѣ трѣбва да мине прѣзбалканската линия? Отъ инженеръ Л. Вълчевъ. Сѫщото списание, година X.

Чалъкъвакски проходъ въ Стара-планина. Отъ проф. А. Иширковъ. София, 1913 г.

България и Бѣло море. Политико географски чъртици. Отъ проф. А. Иширковъ. София, 1911 г.

Докладъ отъ Министерския Съвѣтъ до Негово Величество Фердинандъ I, царь на Българитѣ, по случай 25 годишнината Му отъ възшествието на българския прѣстолъ. София, 1912 г.


RUMÄNIEN
BULGARIEN
SERBIEN
GRIECHENLAND
TÜRKEI
Schwarzes Meer
Ägäisches M.
Marmara-M.
SOFIA
Bukarest
Turnu-Sewerin
Krajowa
Roschiori
Russe (Rustschuk)
Widin
Kalafat
Lom
Plewen (Plewna)
Tirnowo
Schumen (Schumla)
Warna
Burgas
Stara-Sagora
Plowdiff (Philippopel)
Adrianopel (Edrene)
Kirkilissi (Losengrad)
Dedeagatsch
Saloniki (Solun)
Kawala
Drama
Seres
Thasos
Staatsbahnen im Betrieb
" " Bau
" zum Bau bestimmt
Industriebahnen
fremde Anschlußbahnen.
Maßstab 1:2000.000
0 5 10 20 30 40 50 100
km


UTL AT DOWNSVIEW
D RANGE BAY SHLF POS ITEM C
39 15 10 04 01 005 0